

鐵道省監督局
陸運監理官 志鎌一之著

ナチス・ドイツ
陸運政策の基調

流線型社出版部

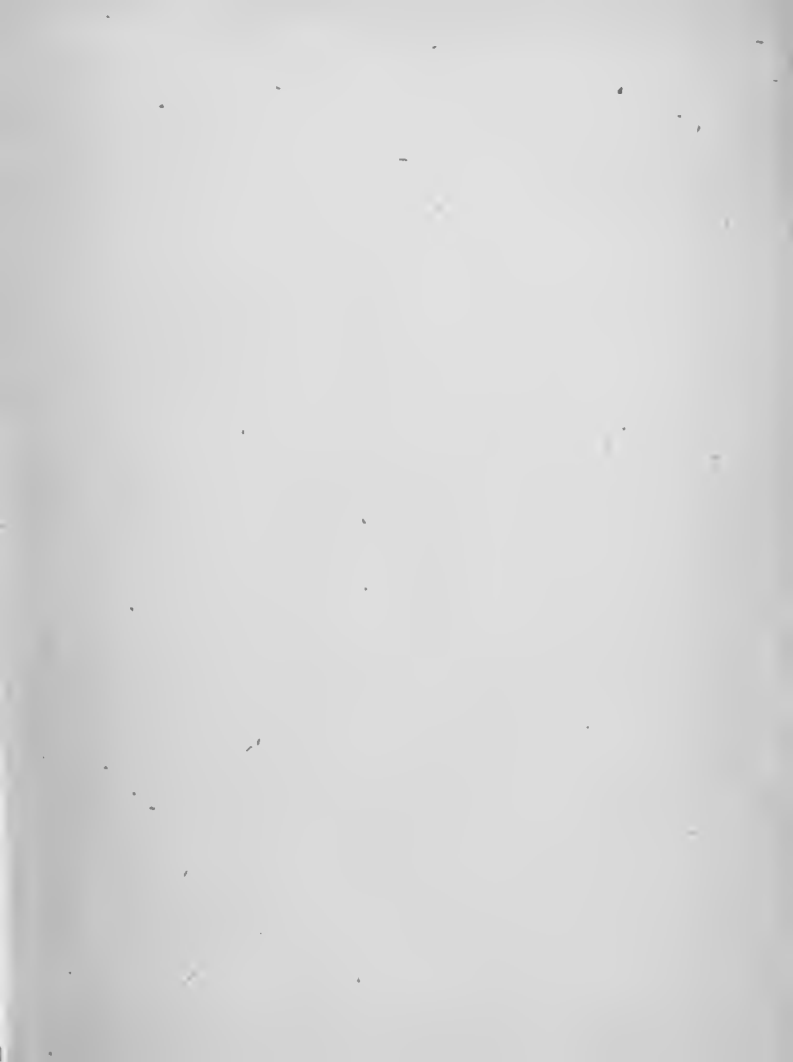
序

「群盲象を評す」といふ諺がある。今次歐洲戦争を伯林で體驗した筆者もこのたとへに洩れず稿をまとめて見て猶更その感が深い。畏友爲國香苗君の御厚意に甘へさせて頂いて印刷にして貰ふ事にしたが、空襲下薄暗い燈下の下でボツボツ調べたものが纏められたといふ事は私個人にとつては一生の記念となり憶出ともなる。改めて爲國君に謝意を表する次第である。尙使用した参考書はまだ伯林から届かないので書名を掲げられないことをお断りして置く。

昭和十六年九月中旬

小石川の寓居にて

著者



目次

緒言

第一章	ドイツに於ける陸運政策の沿革概要	一
-----	------------------	---

第一	陸運政策の發展と傾向	二
----	------------	---

第二	鐵道建設時代の到來	四
----	-----------	---

第二章	ナチス・ドイツ陸運政策の基調	三
-----	----------------	---

第一	個別主義の克服	三
----	---------	---

第二	交通の自動車化（モートリジールンク）政策	六
----	----------------------	---

第三	交通營業と國家觀念	六
----	-----------	---

第三章	モートリジールンクの一翼としての ライヒス・アウトバーンに就て	六
-----	------------------------------------	---

第一	歐洲に於ける自動車道の理想……………	二六
第二	ヒットラーの自動車道建設宣言……………	二九
第三	ライヒス・アウトバーンの組織及作業……………	三一

第四章 交通事業群……………三四

第一	交通事業憲法に基く創造……………	三四
第二	公益の従僕者たる交通運輸制度……………	四一
第三	交通事業組織の概要……………	四二
第四	交通事業群の組織……………	四五
第五	交通事業群の實體……………	五三
第六	事業群乃至組織の管理……………	六九
第七	交通審議會の制度……………	七三

第五章 今次大戰下に於ける戰時陸運政策概要……………七五

第一節	戰時經濟體制の概要	七五
第一	戰時經濟移行の根幹	七五
第二	經濟管理の組織	七七
第二節	戰時陸運政策の概要	八〇
第一	交通機關の徵用、徵發制度の整備	八一
第二	自動車輸送の根本的制限	八七
第三	近距離道路運輸の確立	九一
第四	交通指導方策の實施	一〇七
第五	交通事業部門に於ける損失の相互救済	一二三
一	戰爭行為より生じたる人及物の損害の補償	一二三
二	人又は物の徵用、徵發に依る損害の補償	一二五
三	戰時經濟政策遂行の犠牲より生じたる損害の補償	一二七
四	一九三九、一一、三〇契約救済命令	一二四

第六	其他戰時に於て特に強化されたる方策……………	一五
第七	結　　語——の戰時對策梗概……………	一八三
「附錄」	獨乙國交通省……………	一八七

ナチス・ドイツ陸運政策の基調

緒

言

ナチス・ドイツ陸運政策の根本的傾向は個別主義の克服、モートリジールンク及交通營業への國家觀念の浸透の三に歸することが出来ると云はれてゐるのであるが、此の三の事柄がナチスに於て如何にして強く要求せられて來たかといふ事に付ては先以てナチス以前に於ける陸運政策の傾向を辿つて見る必要があると思はれる。以下第一章に於てドイツに於ける陸運政策の沿革を述べ、更に章を追つて今次大戰下に於ける戰時陸運政策の基調にまで及ぶことゝ致し度

る。

第一章 ドイツに於ける陸運政策の沿革概要

第一 陸運政策の發展と傾向

ドイツに於ける陸運政策はカロリಂಗー王朝に始まると云はれて居るのであるが當時の主要陸運機關としては道路丈けであつたのであるから陸運政策即ち道路政策といふ事が出来ると思ふのである。當時の道路政策に於てはその所要財源を道路關稅に求めて居つたので勢ひ地方的分立の傾向を助長したのみならず、財政狀態も夫々豊かでなかつたので中世に於ける道路政策には何等見るべきものもなく且又何等統一的な方策も實施せられなかつたこと、思はるゝのである。中世の後半に至り地方領主が漸く道路の構築、維持に關する事を擔當するに至つたのであるが、その領域のみの利便増大といふ事を主眼として居た爲め全國的に見てやはり計畫的な陸運政策は存しなかつたものゝ如くである。

第十六世紀に至り關稅同盟が結成せられ關係聯邦内に於ては商業用の貫通道路の必要を漸次認める様になり特定の聯邦内丈けは稍々計畫的な道路政策が採用される様になつて來たのである。例者一七七〇年にはブラウン・シュワイク議會が獨自の方針による道路構築を爲すべき旨決議し一七〇〇年代中葉にはウウルツブルクに於ても所謂商業道路としての幹線道路を構築する傍ら、聯邦内に相當の道路網を設定すべきことが大僧正たるフリートリヒ・カ

ル、フォン・ウエルツブルクにより提唱された事があつた。然し隣接聯邦國との間に費用に關する協議成立せず折角の計畫も實現を見るに至らなかつたのであつた。

一七七七年に至り各聯邦國がクーアファルツに會して二聯邦以上に跨る貫通道路構築に關する會談を行つた爲め從來の各地方分立の弊が若干補正されシュトラスブルクからニュールンベルクに至る二本の貫通道路の竣工を見、沿線住民の利便を大にする様な事があり、更に一八二五年にはメクレンブルク・シュエリーン、若干年遅れてオルデンブルクにも相當な道路計畫の樹立を見る様になつて來たのであつた。

然し之等は孰れも所謂メルカンテイリツシユな利益促進を目的としてゐたものであつて従つて國民の福祉増進乃至は國民經濟上の利益増進を主眼とする如き所謂本來の意味に於ける道路政策の樹立とは云ひ得ぬものであつた。有名なフリートリヒ大王も屢々命令を出し諸地方領主に對し道路構築、運河開鑿の事を令したが財源の不足により何等實現を見られず道路政策に關する限り此の大王も何等見るべき事蹟は殘してゐないと云はれてゐるのである。以上は初期に於けるドイツ陸運政策の傾向と見る事が出来るのであり要約すれば道路政策に付ては國としても、また聯邦としても別に見るべきものなく、わづかに關稅同盟による重商主義から出發した商業用道路構築計畫の事があつたに過ぎないと云ひ得やうと思ふのである。

第二 鐵道建設時代の到來

さて商業政策的見地から全ドイツを連絡することに大いに貢献したのは鐵道建設時代の到來といふ事であつた。鐵道なるものの輸入以來一八三五年十二月七日に至り始めて獨乙鐵道の嚆矢たるニュルンベルク―フュルト間の開通を見るに至り、その住民に與ふる利便の大きさから當時關係者としては大いに意氣込み之を全ドイツに擴充せんとしたのであつたが此の企ても一大妨害に行當り遂に挫折して了つたのである。一大妨害とは即ち當時に於ける全國の政治的分裂之れであつた。プロイセンに於ける鐵道計畫者として有名なフリートリヒ・リスト等も、之に對し鐵道建設の事は假令一小區間のものでも之を全國的鐵道網の一部として考究すべきものなる旨力説したけれ共如何とも爲し得なかつたのである。以上の如き事情に在つた爲め鐵道を全國的、統一的に計畫建設する事は當時としては不可能であつた。然らば各聯邦内部に於ては如何であつたらうか？ 先づプロイセンに於ては當時の皇太子フリートリヒ・ウイルヘルムの名に於て全邦を包括する龐大な鐵道計畫が提案されたのであつた。皇太子の名に於て提案せられたので之を無碍に拒否出來ないといふ事情が實は今日大いに役立つてゐるのであるが一八四〇年に於て時の政府は政治、軍事、經濟の各方面の事情を考慮して次の諸線を建設の候補とした

のであつた即ち

ケルン||ミューンヘン

ハレ||中央ライン

ペルリン||ケーニヒスベルク||露國境界

フランクフルトアン・デア・オーダ||ブレスラウ

オベルン||オーストリア境界、ボーゼンへの連絡線

之れである。此の計畫の中には既に或程度の交通政策の萌芽を見ることが出来ると云はれてゐる。又アウアースワルト・ハンゼマン内閣の時代には將來の國有鐵道確保の意味よりして五、〇〇〇、〇〇〇タラーの支出を爲すの議があつたが實現するに至らず、わづかにフオン・デア・ハイト大臣の提案にかゝる建設案のみが採用されたに過ぎないと云はれてゐる。たゞ注意すべきは之等ドイツ鐵道建設に於ける建設者達は孰れもモッツ大臣の如く鐵道網の完成により全ドイツ經濟の統合を期待してゐたといふ事である。之等の先覺者は別として當時プロイセンに於ては未だ一般的には鐵道網建設に付て眞剣に考へられてはゐなかつたのであつたが一八六六年ハノーヴァー王國、ヘセン選舉候領、ナサウ公國、フランクフルト・アム・マイン自由市、シユレスウイヒ||ホルスタイン及ラウエンブルク地方がプロイセン領となるに及び鐵道網の確

立といふ事が漸次重大視さるゝ様になりマイバツハ大臣の如きは鐵道の如き經濟上の有力な組織は之を統一的なものたらしめねばならぬといふ見地から賃率の整理にまで乗り出した程であつた。鐵道網擴張を妨害した主なる原因は各地方の政治的分裂に在つたのであるがその他鐵道そのものに對する無理解もこの原因の一として擧げ得られ様と思ふ、即ちバイエルンに於ては道路は出来る丈け長區間に亘り構築するが鐵道の如きはその都度必要に應じて一步づゝ建設して行けば充分だといふ様な考方が支配してゐたのであつた。如斯は明かに鐵道の軍事的、經濟政策的、商業政策的の價値の低評價に基いてゐたものと云ひ得やう。然し乍ら一八六八年以降になると從來のバラバラの鐵道網の補整を爲すべしといふ議が起るに至り遂には大臣のフライヘル・フォン・クレールスハイムも議會に於て「バイエルンに於ける大輸送を擔當すべき交通網は凡て國家（聯邦國）の手に掌握し此の網に缺陷なき様配慮せねばならぬ」と宣明する程になつたのであつた。ファルツ地方では地理的條件に恵まれてゐたにも不拘鐵道管理當局の徒らな權限争ひにより鐵道網に付て何等見るべきものがなかつたと云はれてゐる。ザクセンに於ては之と趣を異にし一八三九―四〇年の議會に於て先づ第一に施工すべき鐵道區間の撰定を爲し、一八四二―四三年には一八五二年までに竣工せしむべき區間の決定を爲して國の後援の下に私營の形式で起業せられたのであつた。

此のライプチヒを中心とする交通系絡設定の事も國全體としての交通需要をみて之を行つたといふよりは寧ろ個々の地域の要求をみてその必要性の大なる處から建設を進めて行つたものであつたさうである。一八四二年にはウエルテムベルクに於て國有鐵道として建設せらるべき三線が決定せられたのである。即ち、東西線と稱されるブルフサール―シュトウツトガルト―ウルム線、ウルム―バーデンゼー線、ハイルブロン―シュトウツトガルト線之れであつた。之等三線は一八五四年竣工し他の區間は一先づ私營に委せられたのである。

バーデンでは當初鐵道に對し非常に退嬰的な考を有してゐたがバーゼル―シュトラスブルク間フランス鐵道設計畫を傳へ聞くに及んで始めて、數年間争はれてゐたバーゼル―マンハイム線の建設を行ふ様になつたのである。

ヘッセンに於ては始め鐵道を建設すると自國を利するより他國の商業都市を利する事になつて了ふといふ様な考方を有してゐたので一八四二年ヘッセン鐵道法提案に際しても時の政府としては、同法により一定の計畫を有する線路網を決定せんとするに非ずして單に鐵道一般にわたるノルムを規定せんとするに在り如何なる區間に鐵道が建設されるべきかは其の都度個々の區間に付き討論の末定めらるべきものなる旨明かにした程であつた。他の小聯邦に於ても大體同様な傾向を示して居つたのであるが、たゞエルザス・ロートリンゲンだけはモルトウケの意

見により軍事上の見地から統一的な鐵道網を有してゐたに止まるのである。

以上の如き交通制度の分裂は主として政治上の分裂に由來して居るのであるが、その後完成した政治上の融合は如何なる影響を交通制度に與へたであらうか。先づ政治上の融合に先立ち一八四六年には既に伯林を始發とする諸鐵道を包括するプロイセン鐵道聯合（翌年にドイツ鐵道管理聯合と改稱された）が結成されたのであつた。此の團體も左して鞏固な結合體とは云ひ得ないが然し乍ら技術方面の統一即ち車輛の双互流用、空車の利用効率向上、一地方と他地方との連絡の良好等により經濟上の効果としては尠からざるものがあつた様である。尤も此の程度の統合ではまだノノ不充分でありカール・クニースの云へるが如く「獨乙鐵道網に關する實權が聯合議會の手になく從てまた之によつて鐵道網が指導されてゐなかつた」のであつた。一八七一年に於ける全ドイツ聯邦國統一に先立ち北ドイツには北ドイツ聯合が結成されてゐたのであつたがその規約第四條によると「鐵道制度ハ國防及一般交通上ノ利益促進ノ爲メニ各邦ノ鐵道制度ハ監督權ヲモ包含シテ之ヲ本聯合ノ立法及監督下ニ置ク」となつて居り局部的であるとは云へ統一的交通政策の樹立の意圖を明確にして居るのであつて、從來の分裂した交通政策から統一した交通政策に向ふ先驅を爲したものである。猶此の法制の狙ひ所は當時ドイツに於ては國有鐵道と私設鐵道とがあり而も相互に何等の連絡もなくタリフ適用も不公正であつたの

で之を何とかして統一した交通政策によつて指導せんとするに在つたのである。以上の考方は一八七一年のドイツ帝國憲法に於ても繼受せられたのであつた。即ち憲法第四一條乃至第四七條を以て全ドイツに關する立法及監督は總て國家の手に集中すること、鐵道への投資、經營及タリフ等に關する監督は國に於て爲す事を定め、特に同憲法第四二條を以てドイツの全鐵道は「統一セラレタル網」として管理せらるべき旨を明かにしたのであつた。即ち政治的融合によりドイツに於ける各邦鐵道は今やバラバラのものとしての存在を許されず一定の計畫網として管理せらるべきものであり、統合國家の交通政策の指導下に於て統一的に運營さるべき筋合のものとなつたのである。かくする事が全聯邦の政治的融合を圖り經濟的統一を完成し國防上の必要を充すと云ふ根本觀念より出たること素よりであらう。然らば此の憲法の理想とする所が實現されたかといふに必ずしも然りとは云へない實情であつた。

成程一八七三年には ライヒス・アイゼンバーン・アクト 鐵道廳が設置せられ凡ての鐵道に對する監督權は之を保有

する組織にはなつて居つたのである。然し乍ら鐵道の運營そのものは憲法の規定の存在、鐵道廳なる最高行政廳の設置あるに不拘相互間の相不變ぬ競爭やらタリフ適用の不正やらがあり運營は決して所謂計畫的プラン・イン・サイエンスには行はれなかつたのであつた。加之獨佛戰爭後の好景氣により新線の出願續出し結果に於ては無計畫、無統制の鐵道建設が再び繰返される様になつて來たので

あつた。その爲めに一般の人々は政治的分裂時代に於ける鐵道の歴史を想起せざるを得ざるに至り、而も此の度の鐵道運営を支配してゐた考方が近眼的のエゴイズムであつた丈けに一層始末が悪く此の儘で推移するときは結局全部共倒れの運命に逢着するに至るのではないかと憂慮されてゐた程であつた。此の狀況を觀察したビスマルクは一八七六年一月八日内閣に對し有名な意見書を提出し、私設鐵道の醸し出してゐる分裂狀態のひどさ、好ましからざる狀態、タリフの高率なること、經營狀態の不良、運輸設備の缺陷、一般交通及國防上の要求を充足し得ない狀態、タリフ制度の混亂及之に因る商業、經濟上の不安定狀態を始め不當競争により不當な利益をむさぼる者の存在する事や鐵道會社財政の紊亂狀態までを指摘し一刻も速かに此の狀態を肅正すべき旨を力説し「法律によるコントロールを受けざる獨立の支配權者が全國の民衆の利害を壟斷する即ち私設鐵道の管理者に於て事實上特殊政治を行つてゐるのであるが而も彼等は株主の私有財産のみを考慮し公共の福祉、國家の利益を少しも顧みる處がない」と痛烈に非難してゐるのであつた。更に一八七六年四月二六日に至りビスマルクは全ドイツ六三の鐵道區中四〇區まではプロイセンに屬する點から全國にわたる統一的鐵道網の劃定を爲さんとしたがプロイセン以外の聯邦の反對に遭ひ實行し得なかつたので一先づプロイセン内のみの鐵道國有化に力を注ぐことゝしたのであつた。ビスマルクは單に鐵道國有化に力を注いだのみならず

之と併行してタリフ統一といふことにも大いに意を用ひ爲めにプロイセン・ヘセン兩邦内の鐵道經營共同團體の結成を見るに至つた。更に一九〇九年には私設鐵道まで此の中に包攝さるゝ様になつたのであつた。一九一二年になると國際情勢が緊迫して來たので之に即應するため主として軍事上の理由よりして獨乙國としての統一ある鐵道網の完成が叫ばれたのであつたが各聯邦間に於ける財政上の問題から實現を見るに至らなかつたのである。此の問題は實に前歐洲大戰中にまで持ち起されて了つたのであつた。一九一七年にはウエルテムベルクから全ドイツ鐵道網の國有化の論が起き更に一九一六—一七年の各期に於ける寒氣より生じた鐵道運營の混亂狀態も此の論を進める結果となりキルシュホフ氏を主唱者とする全ドイツ國有鐵道論が有力となり今度は全ドイツに於て矢張りビスマルクの主張の正しかつた事を漸く認識する様になつて來たのであつた。前の歐洲大戰の結果として全ドイツ鐵道が全く混亂狀態に陥つて了つた事は周知の如くであり、ヤング案、ドウス案を通しての賠償金擔保物たらしめんとする聯合國側の考方とワイマール憲法時代の社會主義的風潮とよりして結局全ドイツの鐵道は之を國の管理下に置くべしといふ主張が強くなり、その結果一九二〇年のドイツライプス・ヴァイマール・ナチス國鐵道法により「鐵道ハ國ニヨリ統一的ナ交通企業トシテ管理セラル」ることゝなつたのであつた。鐵道及自動車といふ陸運機關に對するワイマール憲法の政策は形式的には建てられてゐたのであつた。

即ち一九一九年のワイマール憲法第七條及第一五條は「一般交通ヲ爲ス鐵道及自動車ニ關スル立法ハ國ニ於テ之ヲ爲」し更に「國ノ立法權ニ屬スル事項ニ付テハ國ガ監督權ヲ有スル」と定めてあつたのであるが實際に於ては此の理想は全く實現せらるゝに到らず、一九二九年に於ても時の交通大臣ドクター・シュテーターワルト氏は次の如く報告してゐたのであつた。即ち「現在ライヒスバーン、ライヒスポスト、平水航路、自動車交通事業、航空事業、急行電車、パイプライン等は並行したり競争したりして經營されて居り不合理な交通制度展開の危機に曝されて居るのである。而も競争者としては或は公共團體の事業であり或は國の事業である様な次第である」と述べてゐたのである。即ちナチス政策以前の陸運政策は法制上は別として實際に於てはまだまだ政治的分裂の陰影を濃厚に有して居つたのみならず交通省としても各種陸運機關を統裁するといふ實力は勿論の事、その理想すら持つてゐなかつたのであつた。

第二章 ナチス・ドイツ陸運政策の基調

第一 個別主義の克服

第三國家に於ては經濟各般にわたり各個の創意が國家の指導により強く影響されてゐる事は周知の事實である。陸運政策の方面に於て之を見ると矢張り陸運機關に對する國家による形式的且實質的の統一指導、殊に統一の實質的強化といふことが先以て著明となつて來るのである。この第一は個別主義の完全なる克服といふ事である。ナチス政府樹立後暫らくして「國ノ新組織ニ關スル法律」が一九三四年一月三十日に公布せられ此の法律により從來の各聯邦の各種の高權はドイツ國に吸合せられたのであるが、更に同年三月一六日には「臨時道路及道路管理新規律ニ關スル法律」が公布せらるゝに至り從來のラント、プロヴィンツに岐れてゐた地方的道路行政權を新設の最高道路廳たる道路總監の手に集中せしむる事となり、約四萬軒の國道は直接同總監の管理下に移り、約六萬三千軒の從來の州道は第一級地方道として、又約十萬八千軒の縣道は第二級地方道として孰れも同總監の監督下に置かれる事となつたのである。初代道路總監として、最近軍需大臣を兼務する事となつたドクター・トートが總統から直接任命せられライヒス・アウトバーンの事業と共に此の道路政策の劃期的改正の事に銳意努力を續けつゝあること亦周知の如くである。

ナチス陸運政策に於ける此の英斷を讃へて或る交通政策學者は「一八一五年ウィーン會議に於てドイツ國統一に關するドイツ民族の要求が否決された事も又一八四八―四九年に於ける在

フランクフルト・アム・マイン市パウルスキルヘ内で叫ばれた處の全ドイツ交通政策統一に關する要求の否決の悲劇も今日では昔語りとなつた丈けである」と言つてゐる位である。前に述べた如く既にワイマール憲法に於ても一般交通及國防に關係ある交通機關に對する立法及監督權は之を國に保留するを理想としてゐたのであるが、之を實現出来なかつたのはラント乃至プロヴィンツに對し自主權を認め殊に道路行政權を委任し放しにした事にあるのであつて、此の地方毎に分裂し脈絡からすれば錯綜を極めてゐた最中にアドルフ・ヒトラーは政權を樹立すべく東奔西走してゐたのである。従て總統は自らドイツ國としての陸運政策の大なる缺陷即ち鐵道聯絡の不便、道路交通乃至狀態の不良による民衆の不便惹いては全ドイツ内政統一完成上の障礙を體驗したのであり、その故に政權樹立後直ちに何等の遲疑なく國による道路行政の實質的統一の強化を敢行したのであらうといはれてゐるのである。同様の考方は鐵道、その他の陸運、平水航路及之に類する交通機關に對しても適用せられたのであつて、換言すればナチス陸運政策に於ては陸上旅客運輸法序文にもある如く、ラントの限界、ラントの獨自の必要性を超越して國のみの見地よりする統一的使命に適應する方針を建て之を勵行するのにあるのであつて、要之フェルケールス・バルテイクラーリスムスの終熄即ち之れである。

個別主義の克服の問題に付て今一つ忘る可からざるものがあるが、夫れは一九三四年二月二

七日の法律（交通大臣を交通政策擔當專任者としたもの）である。一體ナチス政權樹立前後を通じての十數年間に於ては各州乃至聯邦と國との間に於ける交通政策乃至陸運政策の分裂の問題の外に今一つ大きな陸運政策の分裂、即ち一方鐵道行政の主體たるライヒスバーンと他方バス交通行政の主たるライヒスポストとの間に陸運政策の分裂が存在してゐたのであつた。その間に相當な競争すら發生してゐたので既に一九三二年頃にはライヒスポストとライヒスバーンとの間に各獨立行政を廢止して統一した管理、統一した行政を行ふべしといふ議論が擡頭して來てゐたのであつた。一九三四年二月二七日に至り漸く「行政ノ單一化及經濟化ニ關スル法律」が公布せらるゝに至り遞信省及ライヒスバーンに屬する陸運政策の統一化に付ては交通大臣が權限を有し責任を負ふ事と定められ茲に於ても亦所謂フエルケールス・バルテイクラースムスが除去される様になつたのである。交通大臣としては此の重大な事業を完成するために新たに ライヒス・フエルケールス・ラート 交通審議會の制度を設け交通事業者代表、交通機關利用者代表を委員として相互間に組織的連絡を採ることゝしつゝ國家として計畫實施すべき統一的政策の遂行に就き遺憾なからしめたのであつた。

第二 交通の自動車化（モートリジールンク）政策

ナチス・ドイツに於ける陸運政策の根本的傾向として次に掲げられてゐることは「交通の自動車化」といふ事である。由來ドイツに於ける有力な交通機關としては鐵道、平水航路の二者が考慮されてゐたのであつたが前の歐洲大戰の經驗及その後發生して來た社會の要求更にアドルフ・ヒトラーその人の體驗に基く確信等から自動車交通といふ事が問題となつて來たのである。從來ナチス政權樹立以前に於ては自動車は動もすれば他種交通機關に對する不正競爭者乃至脅威者として白眼視されてゐたのであつた。即ちドイツに於ても他の諸國と同様自動車に對する評價は從來あまり大なるものではなかつたのであつた。或は自動車交通の攪亂者であるとか經濟的經營には不適當のものであるとかといふ評があつた。一九〇八年に於ける自動車交通立法審議の際に於ても同様な批評があり、又當時の裁判所からも「自動車ハ如何ナル事情ノ下ニ於テモ危險ナルインストウルメントナリ」とせられ、一般からも自動車工業は神經衰弱を助長する事業であるといふ如き考方が頗る眞面目に受取られてゐたのであつた。要之一九三三年までは行政に於ても立法に於ても他の如何なる交通機關と雖も自動車に對して保護せらるべく自動車所有者は事故に對し全責任を負ふべきものとせられてゐたのであつた。

處が前に一寸述べた如く總統は國防上の要求、内政統一上の必要及經濟上の要求等に深く思ひを臻し政權樹立後旬日を出でてゐない一九三三年二月一日伯林に於ける自動車展覽會開會式に際し有名なモートリジュールクの命令を發したのであつた。總統の此の命令は自動車交通を妨害する凡てのものを一時に粉碎して了つたのであつた。行政も立法も短時日の間に面目を一新し自動車保護の考へ方に急轉して了つたのであつた。即ち一九三三年三月より使用許可せられたる乗用車に對する課税の免除、運轉免許手續の簡易化、後述のライヒス・アウトバーンの大々的建設の如き此の考へ方の現はれであり、又一九三六年ニュールンベルク黨大會宣言により一九三二年以來眠つてゐた自動車工業も俄然活動を開始する様になつて來たのであつた。一九三三年總統の命令以來主務省たる交通省としてはモートリジュールクの急速なる實現を圖るため所謂自動車交通促進計畫を樹立することとなり、そのためには大臣の下に自動車交通促進審議會を設け同審議會に於て經濟界、軍、交通企業、科學等各方面の意見を參酌して計畫樹立に資することとしたのであり、之により逐年着々一定計畫の下に自動車交通の促進を實現させて行つたのであつた。

次に自動車交通に關する規律の整備を行つたのである。一方に於て自動車交通の計畫的促進を爲すと共に之により生ずる他種交通機關との摩擦の除去、紛争の解決を圖つて行かなければ

健全な發達を實現し緩急の場合に處することが出来ないのは自明の理であり、そのために車輛の建造、運轉保安の方面の規律の整備を爲したのである。「道路上ノ車輛運行許可ニ關スル命令」之れである。自動車の規格整備のためには車輛部品規格廳が設立せられ交通優先權の問題に付ては道路交通令を以て軌道車輛と自動車とを同位に置くことに解決したのであつた。旅客運送營業、貨物運送營業を爲す自動車に付ては交通統制上の見地より先づ一九三四年一二月四日に陸上旅客運輸法が公布せられ、一九三五年六月二六日には遠距離貨物自動車運輸法が公布せられたのであつた。殊に貨物自動車營業は一九三一年一〇月六日の緊急令以來ライヒス・バーンとの間に非常な運賃競争がありその弊も少くなかつたので前掲法に於ては特に貨物自動車ライヒス・クラフトワゴン・ペトリ・フス・フェルバント營業聯合の強制的結成に依り不正な運賃競争による國民經濟的不利の招來を防止したことは有名な事實である。

更に此のモートル・ジール・リンクの問題に付て忘れる事の出来ないのは例の有名なライヒス・アウトバーンの建設と國民大衆車製造獎勵である。先づ自動車交通を獎勵し自動車製造事業の隆昌を期待するには之が通路たる道路、出來得れば專用道路を完全なものにせねばならぬこと素よりであり、その爲めに次章に於て詳述する如きライヒス・アウトバーンの大建設事業を開始することになつたのである。次に فولクスワーゲン製造の爲めには數千人の専門職工を態々

伊太利より招聘し之が指導の下に大衆車の大々的製作を爲さしむる事とし、その狙ひ處としては「一大家族一臺」といふ程度まで考へてゐたものゝ如くである。又國民一般殊に青少年に自動車智識を普及せしめ一朝有事の際に於ては何人と雖も直ちに自動車を完全に操縦し得る様にするため黨の機關として黨自動車團一般にエヌ・エス・カー・カーと呼ばれる組織を設けヒュールンイン團長が之を指導してゐる事も亦隠れもない事實であつて孰れもモートリジールンクの政策の現れと見得やう。以下に於て若干數字的に申述べて見ると次表の如くである。

先づ一九三〇年統計廳發行の Deutsche Wirtschaftskundeによると、一九二五年度の調査を基礎として交通機關の輸送能力を次の如く分析したのであつた。

	經營所數	%	従業員數	%	輸送馬力	%
交通全般	九三、三〇〇	100	一、五七三、九〇〇	100	五二、八六〇、〇〇〇	100
航路及沿岸航路	一、一〇〇	一・三	四三、八〇〇	三・〇	一、四二九、〇〇〇	四・五
平水航路	九、三〇〇	一〇・〇	四六、八〇〇	三・二	六六、〇〇〇	一・九
郵便、電信電話	一六、〇〇〇	一七・一	五五、六〇〇	三・六	一〇一、〇〇〇	〇・三
ライヒスバーン	一一、五〇〇	一二・一	七五五、五〇〇	五二・三	二二、八四四、〇〇〇	八五・八

私 鐵	三、六〇〇	三・八	三三、九〇〇	八・七	一、七三、〇〇〇	五・四
其ノ他陸運	四八、〇〇〇	五・四	一〇七、九〇〇	七・三	五、四六、〇〇〇	一・七
航 空	五八	〇・一	一、〇〇〇	〇・一	二九、〇〇〇	〇・一

即ち當時に於ては自動車は輸送力としては全交通機關の一・七%を占め、經營所としては過半数の五一・四%を示し従業員としては全體の七・三%を有してゐたのである。

その後には此の種の統計がないので如斯見方をするのは頗る六つかしいのであるが以下に於て一九二九、一九三三、一九三八各年に於ける鐵道、自動車、平水航路の所有交通具數輛の變化を示して見るこゝとする。數字は Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich による。

各種交通機關經營杆數及交通具數量

() 内ハ Reichsbahn 該當部分ヲ示ス

延長及交通具數量	一九二九年度	一九三三年度	一九三八年度
鐵 道	五、六、五八・九 (ライヒスバーン) 五八、二〇七・八 (五、七〇・三)	(一九三八年末) 五八、二〇七・八 (五、七〇・三) 一九三一年主要區間ノ統計アリテ 七、五三三	(一九三八年末) 六八、七二・〇 (五、四四・二) 七、六五四
平航水路	一〇、七六九 (一九二八年) 二二一、〇〇〇	不 明	(外 Reichsbahn) 〇、六五九 二二一、〇〇〇
道 路			

自動車	水路 航路 船舶 數	鐵道	
		貨車	客車
旅客用 貨物用	動力船 非動力船	機關車	手荷物車
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九二八年末) 二五、九九〇 (二五、一四三)	(一九二八年末) 六五、二四五 (六三、五〇八)
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九三二年末) 二五、三三三 (二、六〇四)	(一九三二年末) 六九、二四三 (六七、〇三五)
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九三六年末) 二五、三三三 (二、六〇四)	(一九三六年末) 六九、二四三 (六七、〇三五)
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九三六年末) 二五、三三三 (二、六〇四)	(一九三六年末) 六九、二四三 (六七、〇三五)
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九三六年末) 二五、三三三 (二、六〇四)	(一九三六年末) 六九、二四三 (六七、〇三五)
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九三六年末) 二五、三三三 (二、六〇四)	(一九三六年末) 六九、二四三 (六七、〇三五)
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九三六年末) 二五、三三三 (二、六〇四)	(一九三六年末) 六九、二四三 (六七、〇三五)
四三、三〇六 一四二、九六三	四、八七二 一四、五五七	(一九三六年末) 二五、三三三 (二、六〇四)	(一九三六年末) 六九、二四三 (六七、〇三五)

輸送量輸送目的ヨリ見タル各種交通機關

() 内ハ Reichsbahn 該當部分ヲ示ス

鐵 道	客	旅 人	輸 送 人 員 (百 萬 人)	一 九 二 九 年 度	一 九 三 三 年 度	一 九 三 八 年 度
客	人	人	人	二、(五七・〇) (一、九八・〇)	(一九三二年末) 一、五五・八 (一、三〇五・一)	(一九三六年末) 一、六六・四 (一、六〇・五)
收	入 (百 萬 マルク)	入 (百 萬 マルク)	入 (百 萬 マルク)	四八、一三三 (四七、〇八八)	三二、四七五 (三〇、八二一)	四四、三三八 (四三、四九〇)
				一、四二九・六 (一、三九・一)	九〇六・七 (八八五・〇)	一、〇七八・八 (一、〇五五・五)

道			自 動 車	
貨	輸送噸數(百萬トン)	噸 糧(百万トンキロ)	旅 客	貨 物
收	入(百萬マルク)	入(百萬マルク)	官 公 衛 用 病院 用 其ノ他 一般營業 用 其ノ他	官 公 衛 用 運 送 業 用 農、林 業 用 其ノ他
(一九二八年末)	五二・〇四	七、七七一(六、三六二)	四四、四〇〇 五、七五九 一、六六三 五九、〇三三	七、四三三 一〇、三六三 二、五〇七 四六、八〇四
(一九二八年末)	四八五・九)	三、五五・九(三、四八五・四)	(一九三二年七月現在)	八、一二一 二、一一三 一、五二二 三八、〇八四
(一九二二年末)	三二七・六(二八〇・四)	四四、八三三(四四、四一一)	三、二七九 七、六九二 一、九五五 四五五、三四九	不明
(一九二二年末)	一八、〇四五	一、七七一(一、七九・一)	(タクシーノ)	
(一九三六年末)	二五、九三〇	二、七〇一・八(二、六五五・六)	一六、〇三三 一七、五六三 三、〇一八 二〇、四八六及一、三四八、六九七	

次に最近(と云つても一九三八年一二月末現在以外のものは公表されてゐないが)の狀態に於ける自動車に依る一般交通用旅客輸送事業即ち Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen を掲げると次の如くである。即ち(Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 一九三九年版より)

一九三八・一二・三一現在

私營、公共團體經營ノバス事業			ライヒスポスト經營ノバス事業		
路 數	延 長 線	車 輛 數	路 數	延 長 線	車 輛 數
二、五〇〇・三八、四一三・九 _{三三}		四、九四七	二、四六四	五六、三三八・〇	四、〇二一

又鐵道、軌道等の有軌交通機關とバス網との比較をしてみると次の如くである。即ち一九三七年に於て次の如くなつてゐる。(前掲書より)

一九三七年二月現在

バス路線網(ライヒスバーン經營ノモノヲ除ク)		有機交通機關網	
州際交通	地方的交通	幹線、支線等	路面電車等
八七、四八九・五 _軒	四、四八五・二 _軒	六八、一〇五・八 _軒	五、九八〇・二 _軒

バス交通に於ては一九三八年度は此の約五〇〇〇にわたる路線網を以て約一〇万軒(九八、八九二・四軒)の經營區間を示し、六五五、五四六、〇〇〇人の旅客、三〇三、九三七、〇〇〇車軒の輸送実績を示してゐる

のである。

更に貨物運輸殊に一般交通の中樞を爲す遠距離貨物運輸の方面に於てみて、一九三九年中央に於て一〇、〇五〇輛の動力車と一一、六四五輛の附隨車とを有し一二八、六三〇噸の積載量を有してゐるのであり、之で以て二〇、四二七、六〇〇噸（二、八二九、八〇〇、〇〇〇噸秆）を輸送してゐるのである。一九三七年の實績一五、二一八、〇〇〇噸（三、二五四、〇〇〇、〇〇〇噸秆）より見るも之れ以上の輸送を行つたものと想像されるのである。最後に舊オーストリアを含む一九三八年末に於ける自動車總數を分類して掲げると次の如くである。

種	類	數	量
自動自轉車		一、五八、八七三	
乗用車		一、三〇五、六〇八	
バス車、輛	一 六 人 乗まで 一七人、三一人 三 二 人 乗以上	二〇、七六二	二、三六（一〇・七％） 一〇、三六八（四九・九％） 八、二〇八（三九・四％）
積載量	一噸未滿		一七三、四四五（四五・二％）

貨物自動車	一噸以上 二噸まで		三八、〇九六
	一	二	
	二・五	二・五	七、九六八 (三・五%)
	三	三	三、一四七 (八・七%)
	三・五	三・五	四、一二六 (一〇・八%)
	四	四	三、五八七 (五・九%)
	五	五	一〇、〇三八 (二・六%)
	七・五噸以上のもの	七・五	一三、二七一 (三・五%)
			九、七三六 (二・六%)
			七二七 (〇・三%)
簽付自動車			一、七四一
牽引自動車			五四、九四三
消防自動車			六、五七六
道路清掃自動車			二、三三四
特別自動車			八、六四一
總計			三八、五六四、五〇五

之等の尤大な數量を示すに至つた裏には獨乙自動車工業の大きな努力のあつた事を忘れてはならぬのは勿論であつて次表の如く生産高の飛躍を示してゐるのである。即ち

	一九三二年	一九三三年	一九三四年	一九三五年	一九三六年	一九三七年	一九三八年
自動車	五二、八四五	一〇五、六六七	一七五、三九二	二四九、〇九三	三〇三、八六八	三三三、七三三	三三四、〇九九
自動三輪車	一〇、九三九	二二、九三九	一一、六九七	二二、〇九三	一四、三二六	一四、一六	一四、九〇四
自動自轉車	四一、九二	五七、七〇	一〇一、一七四	一四五、〇九八	二〇〇、五五五	二六五、五五〇	三三七、五四〇

此の生産額は勿論國內の磨耗補充所要量を控除して餘りありと考へられるのであるが、その事は一九三二年以來一九三八年まで次の數量を輸出した事實に徴しても判明するのである。即ち一九三二年より夫々自動車の輸出量丈でも一一、〇二一、一三、三三九、一三、二二六、二三、三九六、三六、一一五六八、五〇六、七八、一一六輛となつてゐるのである。

斯くの如く所謂 *Motorisierung* の政策は着々としてその効果を收めてゐると云ふ事が出來やうと思ふのである。

第三 交通營業と國家觀念

最後にナチス陸運政策の特質として掲ぐべきことに交通營業に對する國家觀念の浸透といふ事がある。現在ドイツに於ける主要交通機關としては國有國營のライヒスパーンバス事業、貨

専自動車事業、ライヒスポストのバス事業を初め私設鐵道軌道、私營自動車營業、小運送業、平水航路及航路事業（航空事業は航空省管下で全く別の取扱なので本稿に於ては觸れない事とする）等があるが國營のものを除き凡て國家の指導下に在る交通事業群に包括され國の交通政策に全く合一して行動してゐるのであつて他の諸國に於ける交通營業とは少々その趣を異にし非常に「國家的」となつてゐるのである。從來之等諸交通事業に在ては他國の例の如く昔から一定の聯合體なり法人なりを夫々結成し所屬員の利益を主として主張し經濟的利益擁護を主なる目的としてゐたものであつたのである。ナチス政權樹立と共に交通部門について決定した政策は「交通ノ組織的構成」といふ事であつた。即ちナチス政府は一九三三年三月二三日の議會に於て「交通ノ進歩ハ各種交通機關ノ利益ノ理想的平衡化ニ向ツテ進メラレ行カネバナライ」ことを宣言し凡ての交通營業をば統一的に之を包括しその指導權を最高の一つ地位に置くこととしたのであつた。

先づ一九三四年二月二七日には「ドイツ經濟ノ組織的構成準備ニ關スル法律」が公布され、此の法條の授權により一九三五年九月二五日に至り交通營業の組織法たる「交通ノ組織的構成ニ關スル命令」が公布せられたのであつた。之等に關する詳細は第四章に於て述ぶ事とする。

第三章 モートリジュールンクの一翼としての

ライヒス・アウトバーンに就て

第一 歐洲に於ける自動車道の理想

一定の専用道路を構築して自動車の快走を爲さしめ様といふ所謂自動車道の理想は歐洲に於ては先づイタリーに起り既に一九二五年には僅か乍ら實現を見たのであつた。即ちミラノからロンバルヂヤ平野を経てコモに至り更にマギオレに到るものが之であつて此の事業がフランス、ポーランド、スイス等を刺戟して之等の諸國に於てもアウトバーンの計畫やら準備やらを初めたと云はれて居る。

さてドイツに於けるアウトバーンの嚆矢たるものは一九三二年夏ライン縣により供用開始を爲されたケルン・ボン間のもの及ベルリン郊外に於て當時のステインネス財閥の手で起業された所謂アヴス（自動車交通及練習走行道路の略、現在ではライヒス・アウトバーンに接收されてゐる）及所謂ミュールンベルガーリンク等であるが之等は孰れも短距離のものであり競走道路としての意味しか有してゐなかつたものであつた。ライヒス・アウトバーンの如く長距離一

般交通用を企圖したものの即ち實現こそ出来なかつたがライヒス・アウトバーンの前驅とも稱すべきものにハフラバ法人がある。之はハンブルクよりフランクフルト・アム・マインを経てバーゼルに到ることを計畫した相當大仕掛のものであつたが不幸實現出来なかつたものであつた。要するに一九三三年までの發展の經過は一地方のみの交通を計畫の基礎に置き包括的な自動車道の網を考へ既設道路制度に新面目を施さうといふ様な理想に缺けてゐたものゝ如くであつた。

第二 ヒットラーの自動車道建設宣言

さてナチス政權樹立後間もない一九三三年の勞働記念日ナチオナール・アルバートにアドルフ・ヒットラーはテムベルホーフ廣場に於て多數の勤勞者を前にして兼ねて抱懷してゐた處のライヒス・アウトバーン建設の計畫實施を宣言したのであつた。而も此の建設は當時ヒットラー總統の言に在る如く「後世ニ引繼ぐベキモノデナク吾々ノ手デ以テ遂行サレネバナラヌ處ノ數十億ライヒスマルクヲ要スル道路構築」の事であつたのである。かくして一九三三年六月二七日に「企業ライヒス・アウトバーン設立ニ關スル法律」が公布せられ同年九月二三日にはフランクフルト・アム・マイン・ハンハイム區間の最初の鉄入れが行はれた際もヒットラー總統は「此ノ一大事業モ數年ヲ出

デズシテ吾々ノ任務、吾々ノ勤勉、吾々ノ果斷ヲ示スコト、ナラウ」と云つてゐたのである。一九三四年三月二日にはミュンヘン州界の工區から仕事初めを爲し有名な「ドイツチエル・アルバイター・ファンデント・アン！」の呼號と共に工を起したのであつた。一九三五年五月一九日にはフランクフルト・アム・マイン州ダルムシュタット間第一區竣工の報を道路總監から總統に提出する程の速さで行はれたのである。そして一九三九年二月末には三、〇六五軒が開通し而も或はコンクリート或は石疊舗装を以て二車輛同一方向に同時に走行し得るだけの立派な道路を自動車交通専用として供用せしめてゐるのである。ナチス政權樹立直後の道路行政は前に一寸觸れた如く州、縣、郡等により夫々獨立して行はれてゐた爲めに道路制度に非常な混亂があつた。即ち道路に關する費用割當の問題や道路網の統一の問題乃至道路構築技術の統一の問題等その他種々の紛糾を見せてゐたのである。ナチス政權は二つの方向から此の状態に對し根本的改良の手を加へた。即ち一つは道路總監設置による道路行政の統一の確立及之と實質的には相表裏する處のライヒス・アウトバーンの大々的建設であり、その二は從來から激甚を極めてゐた所の鐵道と自動車殊に貨物自動車との競争を、企業ライヒス・アウトバーンをライヒスバーンの姉妹企業とする事により實質的に解決せんとしたことである。

一體かゝる巨費と多數の勞働力を必要とする大事業たるライヒス・アウトバーン建設の事を

計畫したことは如何なる目的から出てゐるであらうかと考へて見ると、勿論軍事・國防上の必要とか一般國民經濟的利益の促進及當時非常に姦しく叫ばれてゐた失業問題の解決といふ事も大きな狙ひ處であつたであらうが此の外に國政上の統一（換言すればナチス黨政治の浸透化）といふ事も大きな狙ひ處の一つであつた事はルドルフ・ヘスの第七回國際道路會議に於ける演示（「吾々ノ道路構築計畫ハ國家ノ政策的統一トイフ事ト密接ナ關係ヲ有スルモノデアル」）及私が一九四〇年春、ライヒス・アウトバーン局技師フオン・ケムニツ氏より質し得たこと等から見て間違ひのない處と考へらるゝのである。

第三　ライヒス・アウトバーンの組織及作業

以下に於てライヒス・アウトバーンの組織、ライヒス・アウトバーンの作業等に付て若干述べて見る事とする。

企業ライヒス・アウトバーンは前出の如く一九三三年六月二七日の法律により設立せられたのであるが之は資本的にはライヒスバーンの姉妹會社としてライヒスバーンから五、〇〇〇萬ライヒスマルクの出捐を受けてゐるのである。企業ライヒス・アウトバーンはライヒス・アウトバーンを建設經營するの獨占權、之が附帶事業を經營するの獨占權を有して居り、附帶事業

としては給油所^{ガソリンスタンド}、修繕工場、積却設備、飲食宿泊設備^{レストラン・ホテル}、廣告等がある。企業ライヒス・アウトバーンの理事長はドイツ國道路總監たるドクター・トートが兼任してゐるのであるが兩様の資格に於て路線の撰定を爲し之を實施計畫なる名稱の下に地方組織たる各地の建設局^{オーベルストラ・バウライトUNG}に移牒し此の建設局が地方警察當局の諮問を経て右局指定の請負人をして實際の工事に當らしめるのである。企業ライヒス・アウトバーンは從來公法上の獨立法人として法律に基く定款により規律せられ理事、監事があつて事業の運営を擔當する事となつてゐたが、一九三八年六月

一日からは法律により「企業」たることを廢止し國家官廳として從來の仕事を繼續して行くこととなつたのである。ライヒス・アウトバーン廳長官は從來の通り道路總監たるドクター・トートである。下級廳としては約二〇の建設局と約一〇〇の建設事務所^{バウアンシュテット}を有してゐるのである。

ライヒス・アウトバーン豫定網は始め舊オーストリア領をも含み約一、〇〇〇軒とされたのであるが現在では今次歐洲大戰の情勢の變化により約一七、〇〇〇軒を目標として居り、此の中一九四〇年末までに開通をみた區間は三、八〇〇軒程と稱されてゐるのである。ライヒス・アウトバーン建設の目的が前述の如くであつたので之が使用料は徴收せぬこととし、必要な財源は公債、借入金、自動車營業稅、鑛油稅の引上げ鑛油混合稅の引上等よりする收入を以て賄ふこととしたのであつた。ライヒス・アウトバーンの附帶設備乃至事業としては駐車場^{パルク}、

休息所^{ラスト・ブ・ラツ}

給油所等から臨時宿泊所、旅館等まである。此の内給油所はライヒス・アウトバーン

全區域にわたり給油を爲す獨占權を有するライヒス・アウトバーン燃料有限責任會社により經營せられ三〇糎乃至四〇糎毎に設けられて居り給油所は單に給油のみならず客室を有し公衆電話から便所、浴室までを備へこの外に連絡道路上の積雪狀態まで知り得ることのサーヴィスを提供してゐるのである。尙ライヒス・アウトバーン當局は道路の修繕及監視のために六〇糎乃至八〇糎毎に道路監視詰所を設け應急用具、例者 貨物自動車、除雪器を備付けしめてあり、更に此の方面の考慮から一九三六年以來ライヒス・アウトバーン國道に於ける積雪狀態、凍結狀態、水溜の狀態等をラジオを通じて速報してゐるのである。

さてライヒス・アウトバーンは之を企業乃至營業としてみるときは目下の處では到底採算の基礎を發見出來ないのである。所要建設資金は殆ど公債及借入金で賄つて居り（一九三八年末で建設借入金合計二七億四七八〇萬ライヒスマルク）而も收支狀態からみても一九三八年に於ては收入四〇八、五一・九〇ライヒスマルクに對し支出は七、四八九、五九〇・一〇ライヒスマルク即ち支出超過七、〇八一、〇七八・二〇ライヒスマルクとなつてゐるのである。此の狀態は一九三三年事業開始以來同じ傾向否年々支出超過額増大の傾向を示し續けてゐるのである。従てライヒス・アウトバーン財政を考へるにはどうしても此の施設が國民經濟上に與へる

利益即ち自動車工業の發達、自動車の生命の延長、タイヤ、油脂減磨量、使用量の節減等といふ點から大にしては鐵道と自動車との競争の除去よりする國民經濟上の利益増大や此の大工事によつて生ずる勞働力所要資材の流通性の圓滑化等を綜合して考へて見ないと到底充分な了解を得られないと信ずるものである。

第四章 交通事業群

ライヒス・フエルケールス・グルベ

第一 交通事業憲法に基く創造

ナチス政權に於て交通營業各部門に付き國家觀念の浸透を圖り國の統一せる交通政策を徹底せしむるため一九三四年二月二七日の法律に基き一九三五年九月二五日にナチス交通事業の憲法とも稱すべき「交通ノ組織的構成ニ關スル命令」が公布せられたこと前述の如くであつた。

以下に於て述べんとする交通事業群^{ライヒス・フエルケールス・グルベ}は實に本令によつて新たな精神により創造され

たものと云ひ得ると思ふのである。然し乍ら或種の交通事業が或る目的のために一團として集結することは何もナチス經濟によつて新たに生じた現象ではないのである。交通事業群の實體

たる社會的事實は從前から存してゐたのであつた。即ちナチス政權樹立前交通組織の中核を爲すものは、^{フエルトス・ボリノイシユ・インフレーション・ペンデ}交通政策的利益共同聯合であつたのである。素より此の聯合體は國乃至公共方面の斡旋慾望により出來たものでなくして全く私人的イニシアテーフから發生したものであつた。此の聯合體も専門的、地域的に岐れてゐたのであるが一樣に目的としてゐたことは關係交通事業に於ける利益の繼續的促進といふ事であつたのである。從てその共同に追求してゐた目的は純經濟的事項に限定せられ社會政策乃至勞働政策上の諸問題の如きは一向に顧みられなかつた。即ち各聯合體の要求してゐた最大のもはその分野内に於ける市場聯合體式、カルテル式の價格政策の遂行にあつたのであり從てその遂行する方策の内容も統一的のものではなく多くの聯合體は^{ライヒス・フエルト}全國聯合として組織されてゐるにも不拘、大部分は全く地方的に局限された仕事にのみ没頭してゐたのであつた。組合員としての加入は殆ど全く自由意志に基くものであり大部分民法上の社團法人、商法上のゲゼルシャフトであつたので從て他の經濟部門にもある如く、いつもアウトサイダートウムの問題に悩まされてゐたのであつた。要之、交通政策的利益共同聯合としては到る處國家的全一の一部門なりとの自覺が缺如して居り國民の福祉に貢獻するといふ考方にも缺けて居り更に又一體としての目的設定も判然としてゐなかつたのでその爲めにいつも國家、國民の相互に對し對立者として現はれ特別利益團體としての鬭争を敢

せしめ、更に聯合體構成員同志の間に於ける争すら起すに至つたのであつた。以下に於て此の私法上の交通政策的利益代表體に付、各部門毎に紹介してみることとする。

一、航路事業

船主團體の最高利益代表體はハムブルクの「登録法人獨乙船主團體」があり、地方的のものとしては「ブレーマー・レーダー・フェライン」「フェライン・ハムブルガー・レーダー」があり、沿岸航路事業部門には「フェルバント・ドイツチエル・キュステンシファア」、船舶仲介業に付ては中央的存在として「ツェントラールフェルバント・ドイツチエル・シフマクラー」が地方的組織としては「フェルアイニグンク・ブレーマー・シフマクラー及シフアゲンテン」があつた。水先案内等には中央のものとして「フェルバント・デア・ドイツチエン・ロツエン」、個々の地域には「ロツエン・ブリュダーシャフト」があつた。海港事業に付ては何等の統一の最高團體は存しなかつた。一九三四年には交通大臣の慫慂により各部門毎に最高代表體を結成するに至つたのであるが之は交通事業群の先驅を爲すことになつたのである。

二、平水航路

河及港は公有であり之を利用して走行する交通具のみが私有であつたのであるから、本事業部門に於ては常に國乃至公共團體と連絡を採る必要があり（航路委員會の如き）従て船主の利

益代表體は存在はしてゐたものゝ社會的にはあまり大きな意味を有するものではなかつたのである。各河川毎に「登録法人航路利益保持團體」は存してゐたが一八九六年に伯林に於て設立された處の「獨ツェンストールフェリシ・フニア・ゾイプツェン・ノルツヴァールト乙平水航路中央會」の如きも單に船主の利益を代表するものでなくして航行に附帶する凡ての利益を代表する組織であつたのである。尙本事業等には主として地方的色彩を有する小さなシフアインヌンクが多數存在してゐた。

三、自動車營業

乗上つたのである。即ち一九一七年には國內に六〇の自動車イモビール・クラフトワゴン・モーターが出來後には之

が一〇〇となつた。その後軍との關係を斷ち國防省所管の一四の自動管理官區に分屬せしめられ後之は大藏省所管に移つた。尙此の自動車監理官區に於ける財政的効果はあまり面白くなかつたので大藏省は之を解散する事とし中央政府と地方政府と協議の上貨物自動車業を他の新しい形式により纏める事としたのである。其の結果生れたものが一六の自動車交通有限責任會社であり當時九八の營業所を所してゐた。之等の共同の利益と一般交通運輸上の利益確保のために「ドイツ自動車交通會社聯合」が設立され、一九二九年には自動車運送取扱者より成る所謂

が設立されたのであつた。一九三一年から五〇軒以上にわたり運送を爲す者は所謂遠距離運輸として特別の免許を要する様になり賃率協定や積載量配分の問題が生じて來た。前者に付ては二九七業者間に協定が行はれ、後者に付ては二五〇〇の貨物自動車所有者を包括する ライプツウィグ エ

ル・エル・フアウは所謂市場利益聯合體の形式を備へてゐたものであつた。此種の聯合體として ライプツウィグ エ

は此の外伯林にあつた ライプツウィグ エル・ドイツエル・アウトフエルン・トラポート・ウニター ライプツウィグ エ

アム・マインに在つたライヒスフエルバンド・ドイツチエル・ラストワーゲンベジツツアを擧げ

る事が出来る。尙此のモーター化した處の近距離貨物運輸部門に在ても當時は未だ荷馬車運送とも深い關係があつたので地方毎に「荷馬車運送」貨物自動車運送聯合」があり、中央組織は

マン・ハイムに在つた處の「ドイツ荷馬車及貨物自動車運輸聯合」であつた。旅客自動車運輸

に在りては各州の地方聯合より支持を受けて中央組織として伯林に在つた處の「バス ライヒス 所

有者 ライヒス 聯合」があり、タクシー部門に付ては全國の組合を包括した處の「ドイ ライヒス

ツ ライヒス タクシー ライヒス 業 ライヒス 聯合」がライプツイヒに在つた。一九二六年には「ド ライヒス

イ ライヒス ツ自動車會社聯合」がドルトムントに生れ（ドルトムント聯合と稱されて

ゐる）公共團體、混合經濟經營のバス事業を包括して居り今日までその存在を保つてゐるので

ある。一九三四年春には凡て自動車交通事業聯合體を包括する處の「ライヒスフェルバント・デア・クワットラル
ダウエルベ自動車營業聯合」が生れたのであつた。

四、荷馬車營業

荷馬車營業に付ては既に一九世紀以來獨特の聯合體を有してゐたのであつた。九のラント及
プロヴインツ聯合、四〇の市町村聯合にわたり此の組織を有し「ライヒスフェルバント・デア・フールベトリ
イフエランツドイツ聯合」と稱してゐたのであつた。モータ化の傾向の強くなつた後は前掲の「荷馬車運送」
貨物自動車運送聯合」と合體し一九三四年までは存続してゐたのであつた。一九三四年にはラ
イヒスフェルバント・ドイツチエル・アウトフエルントランスポートウンターネーマー以下
六の聯合體を加へ「ドイツ營業自動車交通及荷馬車營業」となつたがその後此の内からモータ
ー化された事業は分離して了つたので結局「ライヒスフェルバント・デア・フールゲウエルベ荷馬車營業聯合」となつて了つたので
あつた。

五、鐵道、軌道事業

非國有の鐵道、軌道事業聯合體は一八九五年から存在してゐなかつたのであつた。當時ミュ
ンヘンに本據を有する四一の聯合會フエルワルトウニクがあつたがその後事業の専門化するに従て夫々分派して
路面電車事業、地方軌道事業及一般交通用私設鐵道業の三に分れる事となつてゐたのである。

そして各部局毎に専門事項に關しては獨立性を有する事が認められたが一般的利害關係に付ては上記の聯合會が統轄してゐたのであつた。一九三〇年には「フエルバント・ドイツチエル・フエルケルス・フエル體」と改稱の上自動車部門や専用線事業部門をも包括し一層大となり一九三二年には「ライヒスフエルバント」と稱するに至り一九三四年まで續いて來たのであつた。

六、運送取扱及倉庫業

此の方面の聯合體は最も舊い歴史を有する聯合體であつて既に一九二九年には「フエライン・ドイツ運送取扱業聯合」の成立五〇年祭があつた程である。初めは凡ての運送取扱業を一括包括してゐたが次第に専門化する傾向を生じハンプルクには海運送取扱を統轄するものハレには鐵道運送取扱を統轄するものが生じたが前の大戦中にまた集中化する傾向を生じてもとの「ドイツ運送取扱業聯合」に統轄されたのであつた。此の内只家具運送業に付ては特に運賃協定の問題が喧しかつたとみえ所謂トウイヒ（獨乙家具運送賃率及利益共同團體）が締結されたのであつた。倉庫業に付ては「ドイツ倉庫業者作業共同團體」があつた。以上凡ての團體は一九三四年に於て「ドイツ運送取扱及倉庫業専門團體」に結合されたのであつた。

七、旅行案内營業

ライゼビュロー業に於ける利益代表は一九二一年以來伯林にあつた處の「ライゼビュロ

ナチオナール・フエリアーニグ
「全國聯合會」であつた。此の聯合體は獨立及非獨立のライゼビュローの要望により
結成されたものであるが一九三五年には「交通補助事業最高代表體」に
變化したのであつた。

以上略述した處の利益聯合體は孰れも國家の手に成る處の經濟政策的インストウルメントで
なかつた事上述の如くである。

第二 公益の從僕者たる交通運輸制度

之と全く相反して、その法律上の構成その實質的組織から見て「商工會議所」
は「公益の從僕」であつたのである。以下に於て此の商工會議所内に於ける交通運輸代表の制
度に付て略述してみる事とする。

商工會議所は通説によると公法上の團體であつて個々の營業部門の利益を代表するのみなら
ず所管區域内の登録商人の全體利益を代表するのであり従て此の商工會議所活動の根底は全經
済及當該地域の全營業と密接な關係を有して來るのである。爲めに大きな商工會議所例者ベル
リン、ハンブルク、フランクフルト・アム・マイン、ケルン及ミュンヘン等は孰れも交通部を
設置して居りその所管區域内の交通問題につき廣い意味に於て配慮を爲してゐたのであつた。

一九三五年には經濟省令を以て（同年七月二四日）凡ての商工會議所は「ウルト・ヤフツカマ經濟會議所」内に於ける經濟會議所及商工會議所共同團體に包攝せらるゝこととなり又右共同團體は或は定款の規定を以て交通、通信委員會をその内部に設け又定款の明文によらずして運輸、自動車、航空等の委員會まで設けられてゐたのであつた。

ナチス交通政策の一大根幹を成す處の此の交通事業群の組織は上述の各利益聯合體の長所と商工會議所に於ける交通運輸問題取扱方の長所とを採りその中にナチス精神即ち指導者原理フューリャーゲンツワイを吹き込んで新たに創り上げた處の自治管理組織に外ならぬものと考へるのである。序であるがドイツ交通省内には勿論交通事業監督部があり交通大臣の監督に關する權限に屬する事項の行政を掌つてゐるのであるが一般には之を「間接行政」と稱してゐるのである。即ち交通事業群に於て直接行政を自治管理の形に於て取扱つてゐることも見られるのであつて制度としては中々興味あるものと考へられる。殊に今次大戰の如き非常時局の際に於ては國家交通政策の急速且滑なる實施上に大いに役立つ處がある様に認められるのである。以下に於ては此のナチス政權に於ける交通組織の大要を述べてみることにする。

第三 交通事業組織の大要

一九三五年九月二五日の交通大臣令（交通ノ組織的構成ニ關スル命令）は一九三三年以來爲された各種の試みの結果を參酌して交通運輸營業の組織的構成を一變させたのであるが先づ此の命令は次の七種の交通事業群の存在を認むる事としたのである即ち

- (1) 航路事業
- (2) 平水航路事業
- (3) 自動車運輸事業
- (4) 荷馬車營業（之は一九三八年末(3)に併合せられた）
- (5) 鐵道軌道事業
- (6) 運送取扱及倉庫營業
- (7) 交通補助事業

之れである。之等は孰れも後述の如き自治管理權を有し行爲能力ある法人として取扱はれ組合員としての加入強制の制度を認められてある。交通事業群の使命とする處は「交通事業群ノ一般的要望ノ外組合員ニ對シ夫々ノ専門的範域ニ於テ忠告シ保護ヲ爲ス」（命令16條一）に在り、群長は「其ノ群ヲ國家社會主義國ノ意味ニ於テ指導セネバナラナイ」（16條二）のである。従て一九三三年時代既に警戒されてゐた處の「我欲を組織化」するのでもなく又自主的に活潑に活

動すべき經濟部門の仕事計畫的な強制によつて壓迫してはうといふ事でもない事素よりである。此の制度の狙ひ所は一般行政實例が過去に於て示したが如き國家行爲即ち許可とか或は禁止、刑罰等の手段により創造的な營業活動に對抗して所謂お茶を濁して行くと云ふ様な遺り方を徹底的に排除し、抑々事業の管理とか經營とかいふ事は事業經營の専門家に委せ國家は間接に此等の事業指導者を國の政策の方向にリードして行く即ち國家は間接に事業經營を見守つて行けばよろしいといふ處に在るものゝ如くである。

「交通ノ組織的構成ニ關スル命令」は更に國の交通政策決定の諮問機關として交通審議會^{ライヒス・フェルケル}及地方交通審議會の制度を設け又更に經濟會議所及地方經濟會議所と交通事業群との關聯を密ならしむるため經濟會議所内に交通事業代表を關與せしむる方法を講じてあるのである。要之ナチス政權に於ける交通組織の構成の大本は

- (1) 交通事業群の組織
- (2) 交通審議會の制度

- (3) 經濟會議所内に於ける交通事業代表派遣

の三であると考へられる。尙公法上管理せらるゝ國の事業即ち國有鐵道^{ライヒス・バイン}、國有自動車道^{ライヒス・オートバイン}は交通事業群の中に包含せられてゐないが之等事業の本質上當然の事と考へられるのである。以下順

を追ふて交通事業群の組織に付概説してみることとする。

第四 交通事業群の組織

交通事業群は現在六群に分れてゐること上述の如くである。各群は關係交通事業を専門的に分類して之を包括するものであり必要のある場合には専門地域的に之を包括することになつてゐる。下級分岐體は當該交通事業群の一部分に過ぎないので、航路事業群中の専門群及自動車事業群中の専門群を除き、獨自の法人格を有しないのである。統轄の機關としては群長、業務執行者^{フュウツウ}及組合員總會があり諮問機關として參與會^{バイイ}がある。

一、群

長

先づ群長であるが之は各群の最高機關でありその地位は商工會議所會頭の如く「名譽職として」働くものである。（例外としてはドイツ貨物自動車運輸聯合の會長があるが）交通事業群の群長は交通大臣により任免せられ専門群の群長は關係交通事業群長により任免せられる。但し關係交通事業群長は交通大臣より専門群長の任免に關し承認を得るを要するのである。下級専門群長は上級専門群長より任免せられる。群長代理者は群長自身が命ずるが之には交通大臣乃至關係群長の同意權の保留がある。

次に群長の責任としては前示の如く其の群をナチス國家の意味合に於て指導するに在り従て群長は委された交通事業部門の範圍内に於て其の規律を維持し交通事業運営の全般に付き注意を拂ひ群内相互間及他群間に於ける不正競争を防止し商人としての誇りが凡ての活動に於て理想的に保たるゝ如く指導するに在るのである。又群長は組合員の模範となり且反資本主義的な共同經濟團體的觀念をハッキリと保持してゐなければならぬのである。故に群長は群員に對する指導權を有し之を實行するために一〇、〇〇〇ライヒスマルクまでの秩序罰を課し得るのである。之は所謂フュラーブリントツイプから云つても當然な權能である。各種群長は上級群の群長に對し又共同團體たる群自体に對し、その群の秩序立つた所の指導を爲して行く事につき責任を負つてゐるのであつてその指導は定款の規定の公布、業務執行者の常務遂行に付指導すべき指示事實の決定等によつて爲されるのである。

二、業務執行者

次に業務執行者に付てゐるが、交通事業群の業務執行者は主席業務執行者ハウプト・ゲゼンツフュールと呼ばれ、交通事業群長より任免されるのである。但し任免に付ては事前に交通大臣の同意は之を必要とする。各交通事業群の定款によると此の主席業務執行者の地位は「國民ノ勞働秩序ニ關スル法律」に所謂「事業指導者」フュラー・ゲス・ベツトラーに當り業務處理上必要な職員を任免し得るのである。但し業務執

行者の任免は原則として交通事業群長の同意を要する、専門群及下級専門群の業務執行責任者は業務執行者であつてその地位は略々交通事業群に於ける主席業務執行者に等しい。凡ての業務執行者は群長と同様その事務を公平に執行し何人に對しても業務上知り得たる各事業の業務上及經營上の秘密を守るべき義務がある。業務遂行の範圍外の財産法人の處分權は民法三〇條に所謂一般的業務遂行より生ずる代理權の範圍に限定さるゝのである。之等業務執行者は名譽職として活動するのではなくして「職として」として勤務するのである。

三、參與會

各群は必ず一つの參與會を有する（命令18條二）此の參與會の委員は次位の群の群長より成る。交通事業群參與會は専門群長より成り、専門群及地域群參與會は下級専門群長及下級地域群長より成る。必要の場合には上級群長（交通事業群の場合には交通大臣）の許可を得て右以外の者を參與會の委員と爲すことが出来る。最下位群の參與會は上級群長の許可を得て群長より任命した者を以て組織するのである。參與會の會長は群長である。

さて此の參與會は、決して群の意志構成を議會式に爲すのでなくその名の示すが如く群長をベラーテンする丈けのものである。又議會の共同作用の如きはフューラープリンツィプ及之を根底とす諸機關の性質に反して來るのである。此の制度が所謂指導者顧問に相當するか否か付

にては議論があるが群長は重要な處分を爲す前に必ず參與會に諮問を爲すべき事となつて居る。殊に交通事業群に在ては豫算の決定、負擔金額決定、土地財産の取得其の他常務以外の財産法上の行爲、主席業務執行者の任免、定款の制度及變更に於ては必ず諮問を経ねばならぬのである。(第19條)但し群長は諮問答申の結果に拘束はされないのである。終りに參與會委員は名譽職として活動するのである。

四、組合員總會

先づ組合員の資格は強制組合員制度フランク・システムに基くものであつて従て交通部門に従事してゐる事業者及事業をイブツ・ユレに包括する事になり組合員たるには別に何等の意思表示を必要とせぬのである。新たに交通事業が免許されたときには、その事業が交通事業としての活動性を取得すると同時に關係交通事業群に當然所屬して了ふのである。命令第八條の申告は行政技術上必要とする申告であつて法律上に於ける宣言的效果を豫定したものではないと云はれて居るのである。組合員としての所屬性を理由付ける處の活動の繼續性が缺けると組合員としての資格を喪失するが法令、定款に別の定めがあれば此の限でない。外國企業外國企業の國內に於ける支店は獨乙の交通事業と同様に扱はれる。商人としての支店を設けずして國內に於て外國企業のために働く企業者に付ても同斷である。又各個組合員の所屬性に付争あるときは交通大臣が之を裁決

するのである。

五、所屬重複組合員及組合員總會

ドゥペル・ミットグリーシーシャフト

次に一定事業は屢々數個の交通事業群の専門群に跨ることがあり茲に所謂重複組合員の問題が生ずるのである。之に付ては命令第一五條第四項に規定あり組合員としての専門的活動の重點のある處の交通事業群が當該事業の保護群となり専門的と同時に一般的保護を引受けることになりその他の群はたゞ専門的問題のみを取扱ふのである。扱て組合員總會であるが之は毎年、營業年度終了後最初の六ヶ月内に開催されるのである。尤も組合員總會の開催と云ふ事は最下級の群に付てのみ存するのであつて他の群は組合員總會を開催しないのである。又最下級群に於てもその群の活動範圍が大きな地域に亘るときは交通事業群長は組合員總會の代りに參與會を招集すべき事を定め得るのである。此の組合員總會（上級群に在ては參與會）に於ては群としての活動、財政狀態の報告を受け所屬員と群長との間の考方の交換を直接に行ひ以てゲマインシャフトたる群の存續の實現を期するのである。尚ほ組合員總會（上級群に於ては參與會）の特別使命としては、群長が一般の信任に値するや否やの秘密投票を爲すことがある。但し參與會の場合には秘密投票ではなく記名式でツム・ライターなりやゲーゲン・ライターなりやの投票を爲す。尤も此の信任、不信任の表明は直接に法律効果を結び付いてゐるわけ

ではなく信任の拒否により直ちに群長その人の更迭があるのではなく右に關し裁斷を下し得る地位にある人よりの裁斷を俟て行はれるのである。

六、群の豫算編成

次に群豫算に付てゐるが命令第一五條第三項に於て群豫算編成に關する方針を定め「交通事業群及其ノ分岐體ハ最モ節約的且經濟的ナル財政方針勵行ノ義務ヲ有スル、群ハ組合員ノ行爲能力ヲ慎重ニ取扱ハネバナラヌ」としてゐる。之に反すると群としての權力の濫用となるので此の危險を最少限度に止める爲めに金錢經濟は原則として（航路と自動車業の一部を除き）交通事業群のみをして扱はせることとしてあるのである。即ち交通事業群のみが豫算を定め負擔金を徴收し得るのであるが各種の交通事業群は原則として只一つの負擔金のみを徴收し得るのである。

尙例外として地區専門群（イニツツ、フ、グ、ル、ツ、ベ）は交通事業群より分配された負擔金徴收金では賄ひ得ない費用を交通事業群長の許可を得て當該組合員から地區分擔金として一定額を徴收し得るのであるが如何なる場合に之が認められるかは何等定められてゐない。恐らく特定の科學的研究所への補助金交付とか共同廣告費支出等の如き場合であらうと云はれて居る。

前述の如く所謂ドツベル又はメーアミットグライダーシャフトの如き場合にも只一の負擔金

しか徴収出来ないものであるがその場合徴収を爲した保護交通事業群よりは關係の交通事業群に對し一定率により分配することゝなつてゐる。(命令第一五條)

尙年收三、〇〇〇ライヒスマルク未滿なることの稅務官署よりの證明書を提出した者は保護群に對する分丈けの納入金額(即ちドツベル又はメーアミットグリーダーたらざる者と同額)の納入のみでよろしい。

交通事業群の活動の本體を爲すものは専門群即ち垂直的組織であるが法令上特に獨立のものとして認められてゐるわけではないが自治管理施行技術上の必要から水平的組織即ち地域的組織が存在するのである。經濟大臣令の中に於ても營業經濟體は「全一」として存在するのであつて地域的且専門的に分割されて存するものではない事を明かにしてはゐるのである。地域的に包括さるべき必要は殆ど全部活動の本體を爲す専門群に付て始めて認められるのであつて從て交通事業群中に於ては荷車馬車事業群を除き(此の場合に在ても重量品運搬、旅客、家具、臨時小運送及遞送の五専門部を有してゐたが)専門群を有せずいきなり地域群に岐れてゐるものはないのである。下級専門群に於ても地域的分岐を必要とすること専門群の場合と略々同様である。地域的分岐の性質組成方法等は専門群、下級専門群と似て居り(命令第二條第三項)群長指導の原則、參與會諮問制度の原則、強制合一の原則、全一の原則及國權關與の原則等の

適用があるのである。(命令第一一條第三、四項、第一八條第一項、第一六條第二項第九條及第一一條第六項)地域群の所管地域に關しては命令第三條が規定し之を交通^{フエルクレールスベツイルク}區域とし更に之を細分し得る事を豫定して居りその具體的廣群は交通大臣が定める事になつて居るが(命令第三〇條)未だ公表されてゐない。併し實際の活動からみると大體に於て地方經濟會議所の所管區域と認めらるゝ様である。

以上の如く専門群があり専門的地域群があるが仕事の實際の問題となると關係群が相共に協力するを必要とするのであるから命令第四條を以て「交通事業部門ノ集團ハ勞働協同體ヲ結成スルコトガ出來ル。……勞働協同體ノ活動範圍ハ一定ノ専門範圍及地域ニ限定セラレル。」と定めて居り又之により結成された勞働協同體も尠くないのである。(後出の表參照)以上に於て交通事業群、専門群、地域群に關する大要を述べた積りであるが以下に於て七交通事業群の實體を概況してみたい。

第五 交通事業群の實體

一、交通事業群 航路事業 (Die Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt 略 RVs)

航路事業群所屬員は以下の營業を爲す凡ての企業者及企業である。即ち

一、海船を以てする貨物、旅客、電船營業並に救濟事業

二、捕鯨の目的のための航路事業

三、海港にての積荷、船舶代理店、通關手續、船舶賣買仲介、炭庫契約仲介の諸業及電船作業、船舶交通補助事業

四、航行用海港又は積荷場經營業（自己所有たると否とを不問）

五、航路水先案内人

六、獨立の航路専門家として航路事業に従事するもの

尚ほ本群の内には獨乙公海漁業及ヘリング漁業も入つてゐる。

交通大臣は命令第五條により下記の専門群に法律行為能力を與へたのであつた。

一、専門群

船主

二、同

捕鯨船主

三、同

沿岸航路業

四、同

船舶仲介業

五、専門群

海港及積荷所營業

六、同

水先案内業

七、同

獨立ノ航路専門家

八、七個ノ専門群水先案内業の地域群

之等のものは孰れも行政法的にはアウトノームのもので財政高權も之を有してゐるものである。此のアウトノミーからして定款や業務規程の發布も認められてゐる。

尙 RVS の特別組織としては前示の如く獨乙公海漁業 (Verband der deutschen Hochsee Fischereien, V. in Weser = münde) と (リンダ) 漁業 (Verein Deutscher Herring = Fischereien e V. in Berlin) があるが之等の法人格は命令第五條により生じたのではなくして民法上の Verein として登記したことから生じたのである。

以下 RVS の一般を圖示すれば次の如くである。

航路 交通事業群 (RVS)

専門群	専門群	専門群	専門群	専門群	専門群	専門群	公益事業	ヘルシタ 漁業
船主	航路船主	沿岸航路	船舶仲介	毎港毎 積荷物	独立の航 路専門家	水先案内人		

下級専門群

下級専門地域群

地域群

地域群

地域群

地域群

大航路業

中航路業

ノルドビー
イストビー
航路業

沿岸航路の
海水浴場業

大船中の
不定期航路業

ノルドビーイストビー
不定期航路業

タンカー
輸送業

ハンブルク

フレノン

西都イストビー

東都イストビー

ハンブルク

フレノン
ウェーサー

リュヘク

シュティニン
キンフーン

カーニスベック

フェルニホル
シュタイン

フレンスブルク
シュライ

アムス

ノクレンブルク

アムス

フレノン

フウェーサー

エルヘ

フレンスブルク

キール

クレンブルク

ボンフーン

リュヘク

東ロイエン

ハンブルク

ウェーサー

アムス
ヤーブ

シュタイン
ホルシュタイン

リュヘク

メルリン

フライン

ノクレンブルク

ボンフーン

東ロイエン

アムス水先案内

ウェーサー海

ウェーサー河

グロムハーゲン

一般エルヘ

フレンスブルク
ワーク

水先案内人組合

ホルシュタイン

水先案内人組合

二、交通事業群 平水航路事業

(Die Reichs = Verkehrsgruppe Binnenschifffahrt 略RVB)

平水航路事業所屬員は以下の營業を爲す凡ての企業者及企業である。即ち

- 一、平水航行による貨物、旅客、曳船營業（自家運送を爲すものも含む）
- 二、平水航路に屬する港、積荷所（自己所有たると否とを不問）を維持する企業及企業者
- 三、自己所有の船なくして運送人として平水航行を爲すもの（傭船者）貨物運送及曳船業の仲介を爲すもの、船の賣買仲介を爲すもの

四、渡 船 業

五、筏流しを爲す凡ての事業及事業者

六、平水航路に於て *Haupter*（註）*Losten*（水先案内人）として従事するもの

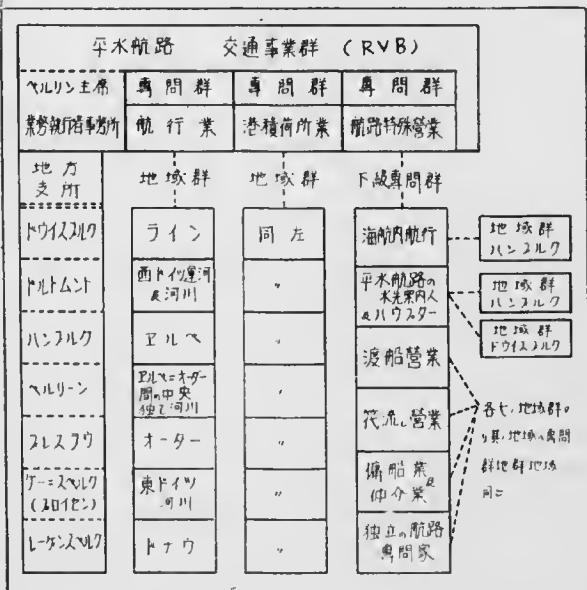
七、平水航路に於て獨立の専門家として従業するもの

八、一、二、及三の事業に付て獨立して代理業を爲すもの

本群は別表の如く三つの専門群を有してゐる。尙専門群及地域群は獨立の事務所を有せず凡て在柏林主席業務執行者事務所及その支所で事務を採る事にしてゐる。

以下 RVB の一般を圖示すれば次の如くである。

（註）*Haupter* とはエルベ河の水先案内人の傳統的の特別稱號の由である。



三、交通事業群 自動車營業 (Die Verkehrsgruppe Kraftfahrwerke)

自動車營業群所屬員は以下の營業を爲す凡ての企業者及企業である。即ち

- 一、所謂乗用車を以てする賃貨車營業 (Mietwagenverkehr) 及 Taxi 業者
- 二、バスを以てする定路線營業及臨時運輸營業を爲す私的企業及企業者
- 三、二、の事業を営む公共團體及混合經濟經營の企業者及企業
- 四、五〇軒以内所謂 Nahzone に於ける自動車による貨物運送業者及企業
- 五、自動車を以てする所謂 Güter = Fern = Verkehr 企業者及企業
- 六、自動車運轉者養成師の許可免狀を有するもの
- 七、自動車検査營業者

自動車營業群に關して特に問題となるのは例の自家用運送の問題であるが之は以下の如く大きな意味を有するに不拘本群の例外に立つものであることは注意を要する。

一、一九三三年に於ける狀態

遠距離運輸營業用車輛數	約	五、五〇〇輛
近距離運輸營業用車輛數	約	一五、〇〇〇輛
計		五六、五〇〇輛

貨物自動車數全體としては

一七四、一六九輛

内自家用運送を爲すものは

一一七、六六九輛

二、一九三七年に於ける状態

遠距離運輸營業用車輛數

約

一〇、七〇〇輛

近距離運輸營業用車輛數

約

五九、五〇〇輛

計

七〇、二〇〇輛

貨物自動車數全體としては

三二一、五二四輛

内自家用運送を爲すものは

二五一、三二四輛

更に本群に付て特別な組織としては Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften 前示の所謂

Dortmünder Verband と俗に RKB とつゝ知られてゐる Reichs = Kraftwagen = Betriebsverband があつて

本群の専門群として重きを爲してゐるのである。以下この兩者に付て若干の説明を試みると次の如くである。

從來 Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften (Dortmünder Verband) は沿革的に大都市及公共團體の所謂 Interlokaler Personenneuverkehr のモーター化に對して大いに貢獻したものであつた、RVK の設立に於ては交通省としても此を新組織たる RVK の中に編入せんとしたのは當然の事である。然し乍ら從來の傳統をも尊重する必要もあるので此の Verband を解消してその上新組織に編入するのは無理であるといふ事から RVK は定款第七條を以て、公共團體及混合經濟バス交通事業群は只に一つの群員とし

て本群に所屬すべきのみでなく、その事業の技術的及經濟的問題の解決のために此の Dortmund Verband 加入すべき義務を有することと定めてゐるのである。繰返して言へば此の Dortmund Verband は専門群たる公共團體及混合經濟バス交通事業群と合一して了つた譯ではなく法律的には獨立して並存し、此の Dortmund Verband は R V K の財政負擔者の形を以て R V K 群中に存在してゐるのである。故に専門群員は只一つの負擔金を Dortmund Verband に支拂ひ此の Verband が更に此の額を R V K に納付する組織になつてゐるのである。

又此の Dortmund Verband は法人格を有するものであることを前に述べたのであるがその人格は民法の登記法人である處から由來して居るのである。此の Verband の長も選舉によるにあらずして交通大臣の任命にかゝり Verband 員たる事も R V K 員の如く Ipoiture に生するのでなくして加入宣言により Konstitutiv に生するのである。尤も此の宣言を爲すことは専門群員としての義務にはなつてゐるのである。

次に R K B であるが、R K B はその組合員と一體となつて R V K の團體組合員となつてゐるのである。(従て遠距離貨物自動車運輸業者は R V K の間接組合員に過ぎない。) 負擔金は R K B に對し直按に支拂はれ R K B はそれを更めて R V K に納付するのである。R K B の法律上の地位は例の遠距離貨物自動車運輸法により定まつてゐる處の法人であり、同法は Lex anterior なるに不拘 R V K 定款や命令に對しては Lex specialis として認められてゐるのであるから此の R K B の地位には變更ないのである。R K B の機關

自動車営業 交通事業群(RVK)

専門群	専門群	専門群	専門群	RKB	専門群	専門群	専門群
乗用車運搬	民用バス	自動車修繕	貨物 運送		公共輸送 組合連合 経営バス	自動車検査	自動車 1930年 以降輸入

地域群

地域群

下記地域群 RKB / 受託営業

労働協同団体

業界団体
Verband
deutscher
KRAFTFAHRZEUGE

16の
地域群

- 東ロビン
- シュレジェン
- フランク
- ボン
- ハルト
- フサク
- ウェスト
- ライン
- ヘ
- 中
- サ
- ハ
- 南
- ザ

- 東ロビン
- シュレジェン
- フランク
- ボン
- ハルト
- フサク
- ウェスト
- ライン
- ヘ
- 中
- サ
- 北
- 南
- 南
- ザ
- ウェ

- ヘル
- ハン
- ハ
- テ
- フ
- ド
- ア
- シ
- ミ

- 西 (クレ)
- 西 (ハン)
- 西 (フ)
- 中
- 東
- 南

地域的専門群は
専門群と重複する
又下地域は専門群に
分れる

は President 及 Beirat であるが、President は ehrenamtlich でなく職として活動するものであり交通大臣より任免せられる、Beirat は President より業務遂行の際諮問せられる、委員数は七人、交通大臣より任命せられ任期三年である。豫算は國の豫算の形式が準用せられる。所屬員は凡て遠距離運輸業の許可を有する事業者であり、組合員たるの地位は交通事業群に於けるが如く ipso iure に取得するものである。又、RVK は別表の如く六（一九三八年より七）の専門群及多數の地域群より成るものである。

四、交通事業群 荷車、馬車營業 (Die Reichsgruppe Fuhrgewerbe RVF)

本群は一九三八年一月六日（一九三九年一月一日より施行）の交通大臣命令により RVK と合一したものであるがそれまでの状態を述べると次の如くである。

本群所屬員は動物力を以て牽引する車輛により旅客又は貨物運送營業を爲す凡ての企業者及企業であつた。その適例は乗合馬車營業、聯畜車 (Gespann) による貨物運送營業であらう。本群の特色としては専門群を有せず（但し前出の五部門を有す）地域群のみを有したことであつた。専門群の代りとして「専門的保護の目的のため」に各種の組合員國が重量品運搬、旅客、家具、臨時小運送、遞送の五部が設けられその首長としては部相談役 (Fachwart) を有してゐたのであつた。此の事務所は稍大きな地域群に設けられてゐたのであり地域群は當時下記の一五群を示してゐたのであつた。

二、シュレジェン

三、ブランデンブルク

四、ボンマーン

五、ノルトマーク

六、ラインラント

七、ヘセン

八、バイエルン

一〇、下ザクセン

一一、ザクセン

一二、ウエストフアールン

一三、ウエーザーエムス

一四、ザールフアルツ

一五、中央ドイツ

(但しR V Kに移行後は一六の地域群に改編したのである)

五、交通事業群 鐵道軌道事業 (Die Reichsverkehrstyppe Schienenbahnen R V 1a)

本群所屬員は以下の如き企業及企業者である。即ち

一、陸上旅客運送法第三條に所謂路面電車並に之と同様に觀察せらるゝ一般交通用ならざる軌道

二、一八九二年プロイセン軌道法による小軌道 (Nebenbahnhähnliche Kleinbahn) 並に他のランドに於て

之と同様に觀察せらるゝ處の非一般交通用の小軌道

三、私有專用線 (Anschüssbahn) にして、工場の專用線と一般交通用鐵道線又は荷扱所から又は之等へ

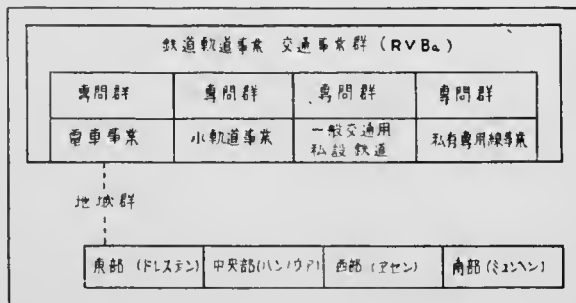
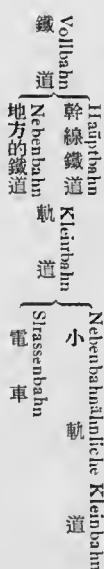
との接續を爲すものであり且利益を得るを目的として居り之がV R Baに屬せざる事業の附帶事業たら

ざるもの

運輸機關別に専門群を有、専門群電車事業のみに地域群あり。圖示すれば次の通。

序年ら此の機會に獨乙に於ける鐵道軌道の種別を示すと次の如くである。

先づ一番重要なものは幹線鐵道 (Hauptbahn) であり之は一國內を一般交通用として走行し更に進では國際交通をも爲すものである。次に地方的鐵道 (Nebenbahn 又は Lokalbahn) があるが之は一地方の交通、一地方と一地方との連絡運輸を爲すものである。此の二者を合して Vollbahn (鐵道) と稱してゐる更に第三として極めて一地方のみの交通の便に供せらるゝものに軌道 (Kleinbahn) があり、之は更に隣接町村連絡を主とする小軌道 (Nebenbahnhähnliche Kleinbahn) と、都市交通を爲す路面電車 (Strassenbahn) に分れるのである。此の Kleinbahn と Vollbahn との區別はその運輸擔當の性質の相異のみならずその構造規模に於ても大小の差があるのである。即ち



六、交通事業群 運送取扱業及倉庫業 (Die Reichsgruppe Spedition und Lagerei

略(RSL))

本群所屬員は運送取扱業、家具運送取扱業又は倉庫業を営む凡ての企業及企業者である。又一九三五年二月一三日の Gesetz zur Verhütung von Missbräuchen auf dem Gebiet der Rechtsberatung の規定による運賃計算事務所も本群に所屬する。尤も本業は所謂 Rechtsberater として所轄區裁判所の許可を必要とするのである。RSL は二つの専門群を有する。なほ本群の構成を圖示すれば前頁の通りである。

七、交通事業群 交通補助事業 (Die Reichsgruppe Hilfgewerbe des Verkehrs RVH)

本群所屬員たるものは次の營業を爲す企業又は企業者である。即ち

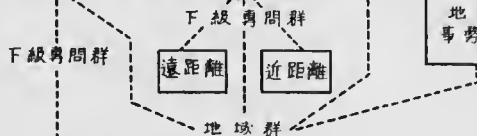
一、寢臺車及食堂車營業を爲すもの

二、旅行仲介業を爲すもの之は運送の證據券又は附帶的證據券の發行又は仲介を、自己の有ならざる旅客運送機關のために行ひ或は自己の所有の車輛を以てせざる運送の催し又はその實行を爲し更に或は又臨時宿泊又は食事に付營業としての仲介を爲すものをも包含するのである。

専門群は次表の通り二つあり寢臺車及食堂車群員は Mitropa 國際寢臺車會社 (ISG) ライン鐵道會社の三のみである。

運送取扱業及倉庫業 交通事業群(RSL)

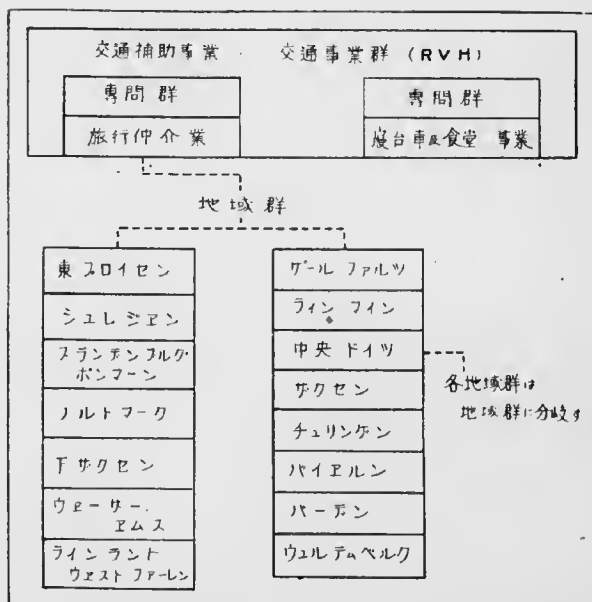
専問群	専問群	専問群	在伯林 本事務所
運送取扱業	家具運送取扱業	倉庫業	



委託代理 運送取扱業
鉄道運送取扱業
平水航路及積荷所 運送取扱業
自動車運送取扱業
集貨運送取扱業
海港運送取扱業

東ドイツ(ケニヒスベルク)
シュレジエン(ブレスラウ)
フランクフルク(ヘルリン)
ボンフーン(シュテティン)
ノルトマルク(ハンブルク)
フサクセン(メルネン)
ウエストファーレン(ボトム)
ラインラント(ケルン)
ヘッセン(フランクフルク)
中央独逸(ハン)
サクセン(ドレスデン)
バイエルン(ミュンヘン)
ヴュルテムベルク(シュトゥットガルト)
バーデン(マンハイム)
ザール(メッセル)

Ortsstachgruppe
各地方のOrtsstachgruppe
(地域群)にまたがれてゐる



この交通事業群交通補助事業を研究するに方つて注意すべきことは観光宣傳事業所謂 *Fremdenverkehr* の事業は 此の *Reichsverkehrsgruppe* の組織の中に入つてゐないといふ事なのである。一體此の *Fremdenverkehr* といふ文字は狭義の交通業者のみでなく、交通を促進する處の凡ての必要要素を包めた所謂 *Inbegriff* と解すべきものののである。之は勿論國策としても大切な事で

あるといふので一九三三年六月二二日の法律により委員長を宣傳大臣に持つ處の “Reichsausschuss für Fremden Verkehr” が作られたのである。之は謂はゞ Reichsverkehrsrat (交通審議會) の如く官廳的の性質を有するものであり委員としては次のものより成るのである。

一、内務大臣代理

九、ブロイセン州代表

一四、經濟會議所代表

二、交通大臣代理

バイエルンザクセン

一五、經濟宣傳事務所代表

三、經濟大臣代理

ウエルテムベルヒ・バーデン・

一六、アルバイツ・フロント代表

四、大藏大臣代理

チュリンゲン州代表

一七、黨自動車部代表

五、航空大臣代理

一〇、ライヒス・スボルト・
フューラー代理

一八、黨航空部代表

六、遞信大臣代理

一一、經濟群旅館等代表

一九、交通事業群代表

七、外務大臣代理

一二、ルフト・ハンザ代表

(但し RSL を代表せず)

八、ライヒスバーン代表

一三、公共團體會議代表

此の Reichsausschuss と並存して觀光宣傳事業聯盟 (Reichs = Fremdenverkehrsverband) があるが之は一九三六年三月二六日の法律してより公法上の自治管理體たる地位を認められたものである。その會長は宣傳大臣の任命にかゝり地方組織としては地方觀光宣傳事業聯盟 (Landes = Fremdenverkehrsverband) がある。之は公法上の管理體ではなく上掲法により定められた民法上の組合である。その長即ち Leiter は名譽職であつて Reichsfremdenverkehrsverband 會長が任免するのである。

第六 事業群乃至組織の管理

以上を以て大體に於ては七交通事業群の内容を説明した積りであるが、終りに於て之等の交通事業群乃至は交通組織は如何にして管理せられるかに付て簡単に述べてみたい。

まづ上述の交通組織は決して單なる交通事業部門に於ける自然發生的な共同團體に過ぎぬものではなくして、之は國の交通政策遂行上、即ち行政上の重要な機關であること前出の如くである。自由主義經濟諸國に於ては經濟の事は大體に於て自治、自由競争に委せてあるのであるが、ナチス國に於ては「經濟の組織化」の不可缺を認むると同時に「經濟的の自己管理」をも缺くべからざる事として認めてゐるのである。

交通組織の部門に付て云へば之は次の三者に分ける事が出来るのである。即ち

- 一、交通事業を營む一體たる共同團體としての自律權
- 二、交通事業群に對する一般的管理權
- 三、交通事業群に對する特別管理權

先づ交通事業を營む一體としての共同團體として自律權が認められてゐるのであるが、その根據に付ては異説あるにせよ、「一定の Staat 自身からは必ず一定の自律及獨自の責任ある活動」が豫定されてゐることは一般に認められてゐる處である。即ちナチス國に於ける政治的根本觀念の一を爲す處の「一定の

Stand の奉仕活動の使命と方向とを定めるのは、夫れの Führung であらう、之が又 Standesgenossenschaft の協力を要求する處の Stand としての目的を考へるのだ」といふ處から生じて来る抽象的自律權なのである。具體的のものとしては群に對する一般的管理權の内容から生じて来るものがある。即ち之は先づ群管理の手段と群管理の内容とに分けられるのであるが、先づ群管理の手段としては Freiherr von Schenck も言つた様に「一定使命を遂行すべき者には、法律により使命の本質に適合した又之を遂行するに足る手段が與へられねばならぬ」ことから交通組織に於ても自ら立法する權能、狹義の自己管理權が法令により認められてゐるのである。自ら立法する權能としては定款を規定する權能（命令§12）及命令を發する權能（命令§16）であつて之等により發令せられたものは孰れも群員に對して拘束力を有するものである。此の Stand 法的拘束力の適用範圍は當該群の専門範圍により定まるのである。（命令§7）狹義の自己管理權とは上記の自己規律的管理權を除く凡ての管理行爲を爲す權能を指すのであつて、一、二の例を擧ぐれば命令§21の報告の提示の如き保育的のもの、命令第19條1に掲ぐる如き契約行爲、一方的行爲の如き行爲的のもの等である。次に群管理の内容としては先づ群の一般的要望の代表といふ事がある。群としての正當な要望を交通大臣に或は政府に或は黨に對して爲すのである。群の階級毎に夫々要望し得る内容に付制限あるは素よりである。國の官廳として群の申請なり要望なりに副ふ様行動すべきことは原則として義務付けられて居るのである。之に付ては一九三六年一〇月二六日付の交通大臣の通牒がある。以上群の一般的要望の代表といふ事は主として外に向けられたる群管理行爲であるが次の群員への忠告と群

員の保護とは主として *Stand* たる群内部に關する管理行爲である。群員への指示忠告は交通技術上、經營經濟上の問題を始め各般の問題に及ぶのであり保護、保育は主として職業毎の専門的養成に付てゐる。一例としては RVB は自己の船員學校を有し RVH は自己のライゼビュロー専門學校を有してゐる如きである。

更に群管理の内容として忘れてはならぬものは市場規律の問題である。Weimar 憲法以來獨逸では *Gewerbetreibend, Laissez-faire* の原則を捨てたのであつた。そして國としての經濟指導の原則によつたのであつた。之よりして交通經濟組織に於ける *Markteslung* に付ては特種な規律を爲した即ち一九三六年に於て交通大臣は通牒を發し、交通の部門に於ける市場規律的及賃率決定の措置は極めて大きな力を有するものである。従て交通事業群としては原則として此の權力の行使を抑制すべきであつて或る交通事業群の内に於て如斯規律を爲す必要あるときは凡ての場合に於て交通大臣宛申請せねばならぬのである。交通大臣の許可なくして如斯命令を群員に發することは禁止せらるゝのである」と。故に價格、運輸機關配分、交通擔當區域劃當等の所謂市場規律は交通事業群の權限外であるのである。

以上の如く RVC は一般的には市場規律活動の自主的行動を禁止せられてゐるが緊急の必要あるときは交通大臣から例外的に市場規律命令（包括的の）の發令方の許可を得られるのである。之れ群の特別管理權と稱されるものであつて、その例としては四程ある。（RVS II 回、RVK I 回、RSL 及 RVH I 回）以上の如く交通事業群は法令上の根據を有して、共同團體としての自律權、職員一般に對する一般的管

理權、群員一般に對する特別管理權を有し、交通事業に於ける保育行政の直接の實施を爲してゐるのである。國は、主として交通省監督部（自動車、鐵軌道、平水航路の分課あり）は、此の直接保育行政を自治管理體たる交通事業群長に委ね之の監督即ち間接行政のみを掌つてゐるのであつて制度として從來の、政策の大本より事業實施の末に至るまで凡て、官の、直接行政を爲す組織と大いに趣を異にしてゐるのである。尤も此の事は何もナチス受權後初めて突然生じたものでなく、ずつと昔からの傳統によること尠からざる事も併せて注意すべきであると考へるのである。

第七 交通審議會の制度

次に交通審議會の制度の概要を説明すれば以下の如くである。

全ドイツ國內に於ける交通問題一般を審議し以て交通大臣の交通政策決定の助力たらしむべき人格なき諮問機關が此の交通審議會及其の地方組織であることは前に説いた處である。

交通審議會は交通事業者及交通機關利用者より成り必要あらば交通大臣は右以外の者をも委員として参加せしめ得るのである。（命令第27・I・IV）先づ交通事業者代表は

一、交通事業者群長

二、公法的に管理せらるゝ交通事業（Reichsbahn, Reichautobahnen）代表者

三、ドイツ道路總監

であり交通機關利用者代表は次の如くである。

一、榮養長官の提議による榮養廳の代表

二名

二、經濟會議所會頭の提議による營業經濟の代表

六名

三、文化事業會議所會頭の提議による文化事業代表

一名

四、内務大臣の提議による公共團體代表

一名

五、アルバイツフロント統帥者の提議によるアルバイツフロント代表一名

以上の如くであつて、交通大臣は交通審議會の議事規程を定め、委員を任命し諮問事項を定め議事を指揮する。又交通大臣は同會議中に常設委員會を設け特別委員會を設ける事が出来る。尙交通大臣は本會議及委員會中に専門家の出席を認める事が出来る。交通審議會の費用は國の負擔となつて居る。

次に地方交通審議會であるが之は地方交通區域（之は交通大臣が定めることになつてゐる。命令30）に於ける交通問題を議するためのものであつて、地方上級行政長官の諮問機關である。委員は交通大臣任命による下記のものである。

一、交通事業者

A、交通事業群の地域群長

B、公法的に管理せらるゝ交通事業代表者

C、ドイツ道路總監代理者

二、交通機關利用者

A、所管地方農業指導官の提議による榮養廳代表者

二名

B、交通區域を管轄する經濟會議所會頭が會議所の諮問を経決定したる營業經濟代表者六名

C、文化事業會議所會頭又はその代表者の提議による文化事業會議所代表者

一名

D、獨乙公共團體會議々長の提議による公共團體代表者

一名

E、ドイツアルバイツフロント總帥の提議によるアルバイツフロント代表者

一名

交通大臣は右以外の者をも必要により委員に命じ得る。地方交通審議會の招集諮問事項の決定、議事の指揮は同會の本據を管轄する地方上級行政廳長官 (Preussen は Oberpräsident) が之を爲し又同長官は必要により同會議中に常設委員會及特別委員會を設け又専門家をして之に出席せしめ得る。同長官は又交通大臣の認可を経て議事規則を決定する。地方交通審議會の費用は國の負擔である。

以上の兩審議會は格別取立てゝ申す程のものでなく孰れの文化國にも見られるものであつて、その成績も交通事業群程見事なものではないものゝ如くである。

終りに經濟會議所内に於ける交通事業代表につき説明してみると、交通事業も經濟の一部を成す以上之が經濟事業組織の根幹を爲す經濟會議所 (Wirtschaftskammer) と關係を有して來ること素よりであり、命令も第三四條を以て「交通事業の組織は經濟會議所及地方經濟會議所の組合員である」と規定し、兩者の連絡を採るため次の如き措置が講ぜられてある。

- 一、交通大臣の提議による交通事業組織代表者 三名
- 二、交通大臣の提議によるライヒスパーン代表者一名
- 三、地方經濟會議所會頭は交通大臣任命にかゝる交通事業組織代表者 三名を地方經濟會議所參與とする。

命令第34條一による組員としての費用は交通大臣が決める事となつてゐる。

尙經濟會議所内にも交通部といふ専門部局を設ける議があるが未だ實現するに至つてゐない様である。

第五章 今次大戰下に於ける戰時陸運政策概要

第一章 戰時經濟體制の概要

第一 戰時經濟移行の根幹

一九三九年八月に至るとドイツは國として公然戰時經濟に移行を計畫、實施したのであつた。その根幹を爲すものは先づ

一、國防大臣會議設置（一九三九年八月三〇日總統令）
ドイツ・フランス・イタリア・オーストリア・ギリシャ・ポルトガル・ルーマニア・ハンガリー・ユーゴスラヴィア・セルビア・クロアチア・スロベニア・モンテネグロ・アルバニア・ブルガリア・ルーマニア・ハンガリー・ユーゴスラヴィア・セルビア・クロアチア・スロベニア・モンテネグロ・アルバニア・ブルガリア

二、國防委員設置（一九三九年九月一日の命令）

三、經濟一般に對する國家管理制の施行（一九三九年八月二七日の命令）

の三であると考へる。

まづ此の國防大臣會議なるものはドイツ國民の總力を國防目的のために統一的に把握し、平和時に於ける如き官廳の權限對立を排除し、以て行政、經濟上の統一的指揮を爲すことが出来る様な組織、換言すれば國家の動向を定め得る最高指揮權を有する如き組織であつて政府、議會の地位に代るものであり右會議々長（ヘルマン・ゲーリング任命さる）の發する命令は法律と同一の効力を有する處の會議體なのである。

次に此の會議の機關として存在するものが國防委員である。國防委員には縣知事乃至州經濟大臣が任命せられ所管の軍管區（全國に約二十二程存在す）に於て非軍事的國防事務を統轄し軍管區司令官と協力することがその任務である。

第三に一九三九年八月二七日の「經濟管理ニ關スル命令」公布により從來の經濟的自治團體たる經濟群及交通事業群（フエルケル・シュテット・グロウベ・フエルケル・シュテット・グロウベ）による經濟の自治管理（尤も之等團體にも戰時下の國家事務の委任が爲されゐるが）の外に國家としての經濟管理制度が施行され凡ての經濟力をして戰爭遂

行に協力せしめ目的達成を可能ならしむる如く國家に於て經濟を指導することゝなつたのである。一九三九年末には四ヶ年計畫廳長官たるヘルマン・デーリングに對し全戰時經濟の總指揮權が賦與せられ以て戰時中と雖も續行されつゝあるアウタルキーを目的とする第二次四ヶ年計畫の實施と戰時經濟の指導との調査を圖らしめたのであつた。

第二 經濟管理の組織

以下に於て、國としての特別なる戰時經濟管理が施行さるゝに方り如何なる組織を設けて之が運用を爲さしめたかに付て少しく述べてみることにする。

國としての經濟管理としては一般營業經濟、榮養經濟及森林木材經濟の三があり之を總轄する總轄官廳と之等の三方面を夫々専門的に取扱ふ所の特別な官廳が設けられ管理事務を掌ることゝなつたのである。

一、總 轄 官 廳

戰時經濟管理總轄中央官廳としてはヘルマン・デーリングが任命されその補助機關として關係各省次官（四ヶ年計畫廳、經濟、交通、勞働、内務及森林各省次官等）を以て組織する總轄委員會（ドイツ）があり重要問題の解決方針の決定（實際の處置は各省大臣が行ふ）、必要な法令の發

令、報告の受領及検討を行ふ處の協同體を形成してゐるのである。總轄廳地方官廳は軍管區司令部所在地を管轄する地方最高行政廳（プロイセン州に於ては縣知事他州では州政府長官、執政官、特定の州では經濟大臣）であり此の地方官廳の指示により重要な戰時經濟上の措置を統一的に指導する任務を有し之が専門擔當官として經濟指導官を設置してゐる。

二、特別官廳

特別官廳は前述の如く夫々營養農業經濟、森林木材經濟及一般營業經濟の三部門に分け管理事務を擔當するのである。

イ、營養及農業經濟の範圍

此の方面に付ては各州地方廳内に派遣されてある州又は縣^{エルクトルンゲン・グマ・エンタール}營養管理官が營養管理の地方官廳としての仕事をしてゐるのである。州（又は縣）營養管理官の任務は農家團體を包括して農業經營上に於ける生産安全保障（A部）を爲すこと、生産物の配分の適正を計ること（B部）の二であつて、その下級廳は官廳内又は市廳内に設置されてある戰時營養管理官又は市營養管理官（ベルリン、ハンブルク、ウィーンには上席營養管理官が駐在する）である。

ロ、營業經濟の範圍

營業經濟一般の經營の安全、エネルギー配給の適正の保障、原料品、半製品の配給統制、消費規正（燃料、靴、石鹼等の消費規正で大衆と縁が深い）を爲すため軍管區所在地を管轄する地方廳内に先づ地區經濟管理官が設置せられ第一の下級廳としては郡廳、市廳内に經濟管理官が設けられてある。またベルリン、ハンブルク、ウィーン等には上席經濟管理官が設置されてあるのである。尙一般營業經濟と云つても頗る範圍が廣いので地區經濟管理官は第二の下級廳として商工會議所を使ふこととしたのである。此の商工會議所は從來は自治管理體たる公法人であつたが戰時經濟管理のための國法上の使命を有することとなつたのでその責任者として商工會議所會頭が監督官として任命せられ管下諸事業經營の保護を任務とすることとなつたのである。

ハ、森林及木材經濟の範圍

森林及木材經濟の安全保障を爲し且製材加工業、木材販賣事業の安全保障を任務とする森林及木材經濟管理官が軍管區所在地を管轄する地方廳の中に設置されてある。同官には下級廳の組織なく個々の任務は森林長官たるヘルマン・ゲーリングの指示により之を遂行する事となつてゐる。

國防を眞に充實せしむるためには國家としての經濟管理は素より重要であるが同時に經濟

治管理體の協力も亦必要であるので一九三九年九月一五日には營業經濟範圍に付經濟大臣より一九三九年八月二七日には農林、營養經濟の範圍に付ては「農業生産物ノ公共的管理ニ關スル命令」により次の如く自治管理體の協力が定められたのである。

イ、營業經濟の範圍營業經濟に於ける各組織即ち經濟會議所、商業、工業、手工業、銀行業保險業、エネルギー經濟、觀光事業の七部門を有する經濟群及之等の下級組織は官廳側と協力して營業經濟の生産品の適正使用及配給を決定することになつた。

ロ、營養及農業經濟の範圍

今次大戰前に於ては營養經濟團體ライヒ・エクスツルツ・ノットは公法上の自治團體であつたのであるが戰爭勃發後は行政官廳として營養及農業大臣に屬する事となり生産、配給の計畫を決定し右に關する各般の事務を處理することゝなつた。尤も右事務を擔當する實際上の主體は營養經濟團體法に基き全國の市場規律のために設けられた處の各種の聯合體ハウフト・エクスツルツ・ノット即ち穀物及飼料經濟聯合、馬鈴薯經濟聯合、牛乳及油脂經濟聯合、鶏卵經濟聯合、野菜經濟聯合之である。各經濟聯合の下には一定の配給區域アール・ゾー・ダ・エクスツルツ・ノットを有する經濟組合があり夫々生産物の使用及配給事務を扱ふのである。

第二節 戰時陸運政策の概要

以上で戦時經濟體制を如何にして整へたかの大要を述べた積りである。交通經濟部門に於ても右一般經濟部門（ドイツでは交通經濟は常に一般經濟と分けて取扱つてゐる）の行き方に對應して夫々必要な體制を整へる事になつたのであるが以下に於てその梗概を述べてみる事とする。

第一 交通機關の徵用、徵發制度の整備

戦時に於ける必要に鑑み一方に於ては軍用乃至その補助用として他方に於ては主要國內産業の維持安定を圖るため交通機關殊に自動車及運轉者の徵發、徵用制度の整備を必要とすることは所謂國家總力戰に缺く可からざること素よりである。ドイツに於ても近代的の軍需動員法たる軍事奉仕法^{ウエファフツ・ゲゼツ}は存在してゐたものではあつたが同法の對象とする處が軍事目的に限定されてゐたため不便であつたので一九三九年九月一日に改正を爲し所謂國家奉仕法^{ライヒ・ウエファフツ・ゲゼツ}としたのであつた。同法によると奉仕行爲義務者は全ての國內に居住する者であつて外國人と雖も國際公法の許容する範圍に於ては義務者である。勞務行爲より免除さるゝ者は一五才未満の小兒及其の母親、勞働不能の者、七〇才以上の老齡者、一定條件の下に於ける妊産婦、公共の爲に一定の地位に於て勤務する者例者大臣、公法上の宗教團體等であり建造物として使用外に置かれる

ものは電氣工場、病院、官公衙等である。奉仕行爲を要求し得る官署を要求廳ベタルフスレツレと稱し軍、軍隊、エスエス體格隊、警察その他の官署及之等より委任を受けたものである。國に於て必要ありと認めたる時には所管要求廳より他人又は他の官署に行爲要求の權限を委任し得るのであつて例者生活必需品配給に付緊急の必要ある時には要求廳に於て、一定の小運送業者に、その命令により一定の運般業者をして配給を行はしむる事を委任する如きことである。

所謂奉仕行爲に三種あり、一般的奉仕行爲即ち物の使用の許諾、動産の權利の讓渡、その他の權利の讓渡又は行使停止と特種經濟的奉仕行爲即ち戰時經濟上の必要に基く徵發による物の提供と特種奉仕行爲、普通演習奉仕行爲の名で呼ばるゝものゝ三種である。奉仕行爲要求手續は要求廳直接又は行政廳を通じて行はれる。手續は書面によるを原則とするも公告を以て之に代へる事も又火急の場合には口頭又はラジオ放送による事も出来る。要求の受領も亦原則として書面を以て行はれる。又特別奉仕行爲に付ては特別の規定を設け詳細に定めてある。馬匹補充令とか以下に述べる處の自動車補充令等の如き之れである。奉仕行爲は行政強制を以て要求し得るが原則として市長が執行する。一般的に亘るものと及特種經濟のものは國の最高官廳が執行する。即ち自動車の提供要求の如きは交通大臣又はその受命者が之を行ふのである。義務者の行爲遲滞、拒否等があると代執行を爲し得更に要求の效果保障の爲めには差押を爲す途まで

講ぜられてある。奉仕義務者の行爲に對しては補償、賠償の途が講ぜられてあり又處分に對する公告も許されるのである。

以上が所謂國家奉仕法の主要であるが交通機關に付ては第一五條及第一六條の規定がある。

即ち第一五條は（物件の委付）

(1) 以下ノ物ノ所有者ハ之ヲ要求應ニ對シ其ノ利用又ハ處分ニ委付スベキ義務ヲ有ス

1. 乗用、牽引用獸類、犬及傳書鳩

2. 陸上、航空、水上交通具ノ各種

3. 通信設備

4. 上掲ノ物件使用上必用ナル備品、從物、追加部分品、飼料貯藏品及燃料

5. 要求應ニ使用セラルベキ其ノ他ノ動産及權利

(2) 軍ノ要求應ハ第一項第一號、第二號及第四號ノ奉仕行爲ニ付、他ノ國及國ヨリ事務ヲ委託セラレタル官署及第一條ノ奉仕義務者ノタメニモ之ヲ要求スルコトガ出來ル。

第一六條は即ち（運送ノ實施）

交通具、馬車其ノ他ノ所有者殊ニ當該營業經營者ハ運送ヲ實施シ又ハ運送ヲ實施セシムベキ義務ヲ有ス

其ノ事業ニ従事スル勞務者及傭員モ通常ノ勤務範圍内ニ於テ此ノ奉仕行爲ニ協力スベキ義務ヲ有スル。

國家奉仕法第三三條の規定によると車輛の徵發等に關しては軍大本營に於て交通大臣と協議

の上必要な命令を發する事が出来るので一九三八年八月一三日に「自動車補充法規」が公布せられたのであつた。以下に於て自動車補充法規に付き概説してみることとする。

先づ自動車補充法規は如何にして國防の用に供する自動車の補充即ち徵發、徵用を爲しそのための下検査乃至義務者に對する示達を爲すかの手續の詳細を規定するものである。即ち自動車所有者は大本營の指示により之を要求廳に委付する義務を有し右指示は軍管區内のウニツアルゲツプ軍補充廳より爲され之が執行機關としては自動車下検査士官があり一般行政方面からも上級行政廳が參與することゝなつてゐる。徵發、徵用の完全を期するために自動車の下検査を規定してあるが之は軍補充廳代表たる下検査士官と上級行政廳代表たる自動車許可廳により次の順序により施行せらるゝのである。

一、下 検査 計畫

軍補充廳は各軍補充區毎に關係地方上級行政廳と協議の上毎年四月一日より翌年三月三十

一日までの間に於て臨時下検査案を作成し、軍補充廳は右案による検査期日を關係廳に通告の上所定の事項を記載してある下検査簿を送付する。許可廳は之を基本として具體的に自動車及自動車群の記載を爲す。完成の上は直ちに之を軍補充廳に回付するが同廳は之に關し下検査期

日及集會場所を決定の上、期日前四週間までに許可廳に到達する様再回付する。之を終局的な検査簿と稱する。

二、下検査の實施

自動車許可廳は右終局的下検査簿により夫々召集狀を發送する。下検査は軍補充廳代表士官が自動車許可廳と協議の上之を施行するのであるが自動車許可廳は其の際自動車保安検査を併せて行ふことが出来るのである。下検査の内容は次の如くである。

A、自動車全般の狀況

B、モーターの狀況

C、操縦裝置の狀況

D、車軸、ブレーキ、タイヤ、電氣設備の狀況

E、車體の狀況

F、器械、器具、部分品、備付品等の狀況

如斯適時下検査を爲しリストを完成し置き必要の都度徴發を行ふのである。徴發に方つては事前に各地區の軍補充廳で於て徴發準備事務が完了されてゐなければならぬのであるが夫れは

現在數量を分類表により整理し置き且又軍を除く凡ての要求廳よりの所要數量の整理も爲されて居なければならぬのである。自動車に對する需要の充足は如上の方法により行はれねばならぬのであつて獨自の需要充足方法を採用することは嚴禁されてゐるのである。

徵發事務は軍補充廳に於て夫々管下の執行を指揮することにより行はるのであるが車輛は同廳内に在る自動車調達委員會又は軍の自動車調達部隊の手により徵發せらるゝのである。徵發された車輛の所有權は素より要求廳に移轉するのであるが時價としては一定の方法により定められた時價評價額が舊所有者に交付せられ舊所有者に於て之に不服ある場合には上級廳に對し價格決定の申請を爲し得るのである。次に所有權の移轉を伴はざる委付たる徵用があるが手續は徵發の場合と同様でありただ自動車徵用令狀の執行により軍補充廳内の自動車調達委員會又は軍の自動車調達部隊により接受されるのである。此の場合には報償及損害ありしときの賠償が交付さるゝ事となつて居る。徵用ありしとき交付すべき報償金、賠償金に付ては一九三九年四月五日内務大臣回牒の形式により「軍事奉仕法ニ基ク軍及軍以外ノ要求廳ヨリスル自動車ノ要求及自動車運轉手ノ召集ニ關スル施行細則」を以て定められてゐるのである。自動車の使用要求により車輛が提供された時に於ては軍が要求廳の場合には報償率「1」により他の者が要求廳であつた場合には報償率「2」により計算された金額が所有者に對し交付せらるゝ

のである。報償率は「日割率（固定費）」と「走行料（流動費）」とより成る。報償率「1」は同「2」よりも割合が宜しいのであるが、夫れは軍用としての加裝、其の他に關する經費が考慮されてゐるからである。また奉仕義務者又は其の受任者の重大なる過失に因ることなくして作業により生じたる損害、酷使による磨耗等に付ては要求廳より賠償金の交付を受け得るのである。自動車の使用要求を爲すとき運轉手をも併せて徵用することがあるが、之が兵役關係法規による召集のときには軍人として扱はれ軍人としての給與を受け、緊急奉仕令に基き徵用さるゝときには其の定むる定率により給與を受けるのである。國家奉仕法第一六條に基く運送實施命令があつたときには運轉手はたゞ奉仕義務者たる事業主の下に於て勤務しただけなのでその給與は事業主負擔となる。尤も報償率の内に於ては事業主の此の負擔分に付き相當考慮してあるのである。

以上の如くして或は軍の、或は國家の戰時經濟政策遂行上の必要に基く交通機關の徵發、徵用殊に自動車の徵發、徵用の途が確保されたのであつた。

第二 自動車輸送の根本的制限

從來ナチス陸運政策の大方針の一として「交通の自動車化」モーターラジールンクが存してゐたのであるが、軍事

目的の遂行及國內主要産業の保持殊に四ヶ年計畫の續行といふ點から燃料、ゴムその他の物資の計畫的消費が餘儀なくせられ茲に於て時局下に於て不要若は緊要ならずと被認自動車交通の原則的禁止といふ方策が決定實施せられたのであつた。之は正に從來の陸運政策中の一大眼目の大逆轉であるが之も實は戰時重要産業の保持上洵に止むを得ざる措置であるのであつて交通次官補兼四ヶ年計畫廳ゲネラル・ペリオル・ビテ・イ・ア・フ・ユ・グ・クラフト・ワール・ユ・エ・セン自動車交通監督長官たるシエル中將も其の苦衷を次の如く述べてゐるのである。「今次大戰勃發前幸にドイツは交通モトリゼーションの自動車化を完了してゐたので軍事上如何程有利であつたか測り知れないのである。諸君は思を之に臻し、一般經濟界に於ても、軍の徵發による不便を暫く忍んで頂き度い。云々」

扱て自動車交通の原則的禁止は一九三九年九月六日の交通、内務兩大臣令「自動車繼續使用ニ關スル命令」により主として旅客乗用車ア・ウ・トの方面に先づ現はれて來たのである。同令によると軍用、官用若は其の使用に付公益性ありと認められ所謂赤角ロウター・ウインケルの附與を受けたもの以外の自動車は凡て一九三九年九月二〇日以降原則としてその使用を禁止さるゝに至りアウトに付ては戰爭勃發當時現在數の實の八五%が使用を禁止さるゝに至つたのであつた。之は中々果斷な措置であつただけに一般交通界に大きなショックを與へ各方面で此のローター・ウインケルの問題が論ぜられたので交通大臣も數十回にわたり詳細な通牒を發して指示を爲したのである。

一九三九年九月二〇日以降に於ても使用を許さるゝ車輛は前示の如く官廳用記號WH（陸軍）、WM（海軍）、WL（空軍）、RP（ライヒスボスト）、DR（ライヒスバーン）、POL（警察）、SS（親衛隊）を有するもの、近距離交通監督官（後出）の必要と認めたもの、經濟上主要なる交通を擔當するもの、通勤輸送に必要なもの、經濟生活確立、民衆福祉維持上必要なもの、官公廳執務上必要なもの、醫師用のもの及外交團の車輛などが先以て公益性ありと認められ繼續使用が許されたのである。右命令の主とした狙ひ處は所謂アウトと稱せらるゝ旅客乗用車ではあるがバス及トラツクも亦右制限に服してゐるのである。さて右の如く繼續使用を認められた車輛でも漸次氣筒容積の少いものに改造方を命ぜられ更にバス、トラツクを始め一般的にガソリン以外の燃料の使用強制乃至強度の勸奨が爲さるゝに至つたが主なる代用燃料はドイツの工業乃至製油業の特殊事情その他から我國に於けるが如く木炭乃至薪炭ではなくして液化ガスである。尙若干のタウンガスも用ひられ電氣も（殆ど全部の郵便自動車に）使用されてゐるのである。之と併行して一般經濟上の消費規正の方針からガソリンの切符制、液化ガスの配給制、タイヤの使用許可制等が行はれ今次大戰に於ては自動車交通も一大試練に逢着したわけである。次で一九三九年一月六日に至り遠距離貨物自動車輸送が原則的に禁止されたのであるが其の理由は國防大臣會議主席ゲーリングの名により公布せられたる「自動車ヲ

以テスル貨物運輸制限ニ關スル命令」序文にもある通り「戦争の期間内に於ては國內に残存する貨物自動車群は先以て必要なる市町村内及市町村間連絡運輸に向けらるべきである」に出たのであり同令により當分の間自動車を以てする貨物運輸は近距離交通監督官の定めたもので地方行政廳が戦争遂行の必要上命じ又は許可した運輸のみに限定さるゝこととなり、極めて例外的の場合に於てのみ戻荷の存するを條件として近距離交通監督官の許可により遠距離運輸が行はれ得るに過ぎないのである。即ち驛港灣より市町村への集配といふ事に重點をふりむける必要上到底遠距離輸送にまで自動車を用ひさせ得ないといふ實情から如斯措置に出でたものと考へらるゝのである。更に一九三九年一月一日には交通大臣は通牒を以て、バス交通タクシー、ハイヤー交通の制限を命ずるに至つたのである。定路線のバス交通機關には從來公益性ありとしてローター・ウインケルを與へて居つたのであるが、數事業併行經營しある様なものに付ては共同經營とか作業合同を爲さしめ以て重複經營を避けしむる事とし、鐵道、軌道と併行のバス事業は特別の理由なき限り之を廢止せしめ、更に遊覽バスは之を原則として經營を停止し、定路線を有せざる所謂 ゲレゲンハイッフェルケール 臨時バス事業、トラツクを以てする旅客運送事業等凡て事業經營を停止せしむる様各廳宛命令したのであつた。ハイヤー、タクシーに付ては更に方針が嚴化し前掲通牒を以て、從來の制限率二五%を五〇%（孰れも戦争勃發當時を一〇〇%とす）とし

殊にタクシー、ハイヤーの濫用に付ては乗客、運轉手共相當の罰を受くべきことを命じたのであつて、今日 例者 伯林市内でタクシーを利用するものは誰でも嫌應なしに濫用（しやが）必罰の大きな車内揭示標を見させらるゝのである。此の方面の措置と共に燃料配給量も制限増加の一路を辿り、一九四〇年冬にはタクシー一臺一月當り一八〇立位であつたが、筆者が伯林を去つた一九四一年五月三〇日現在では最早同じく八〇立に制限されて了つてゐた程である。

第三 近距離道路運輸の確立

以上の如く緊要と認められざるアウト交通を原則的に禁止し、遠距離貨物運輸の制限を爲したことも戦時に於ける所要物資の可及的圓滑な配給、軍需産業方面の需要充足、勞務員通勤輸送の確保を先づ第一に保障せんとしたからである。然し乍ら自動車運輸の實狀は微發その他により輸送力の不足を來たしてゐたのみならず經營振りも決して完全とは云ひ得なかつたので、

交通大臣は一九三七年以來用意してあつた所の近距離交通監督官（略してNBV）及其の下級廳たる 交通調整官（略してFBL）の制度を活用して之等を戦争勃發直後各軍管區内の

内務行政中級廳内に派したのであつた。NBVの任務とする處は一九四〇年五月一五日の通牒に示されてゐるが原則的に云ふと凡ての道路交通機關を最も合理的な使用を爲し得る様統轄

し、此種交通機關の利用は戰時下の情勢に鑑み他種交通機關を以てしては到底其の輸送目的は達し得ざる場合にのみ限定し以て鐵道及船舶との連絡を充分ならしむるに在るのである。NBVは其の任務遂行に方つては可成り廣範圍の權能を必要とするので先づ國家奉仕法に於ては要求廳としての地位を與へられ、交通具の所有者に對し動產乃至權利の引渡を要求し物の使用の認諾を求め、物の製作、貯藏を命じ、從分、部分品、燃料の使用認諾又は引渡を要求し或は一定の運送行爲の實施を命じ得るは勿論、交通大臣の授權により例者遠距離貨物自動車運輸の許可を行つたり、ローター・ウインケル付車輛の公益性の再審査に協力したり、近距離自動車輸送の安全保障上必要なる措置を爲すこと等が出来るのである。NBVの活動の事例を二三舉げると貨物輸送方面では地方毎に設けある「小運送及自動車營業作業共同體」をして滯貨の整理を爲さしめたこと、旅客運輸方面では勞務者の通勤輸送に關する安全保障の途を講ずるため電車事業監督當局と協議の上道路交通機關の制限による超過交通需要を電車事業の方面で擔當せしむる事としたこと、戰時交通統制上の見地から問題となるバス路線及臨時運輸が果して存続の公益性ありや否やの調査を命じたことなどがある。NBVの方針を體して現地に就き活動するものが交通調整官即ちFBLであるが必要あるときは數區を併合してその上に交通調整部長グルツペインシュを置くことが出来るのである。尙NBVの任務を定めた處の一九四〇年五月一五日の交通大臣

通牒を掲げると次の如くである。

近距離交通官督官(NBV)戰時道路交通確立に關する方針

交通大臣は從來の命令及經驗を基礎として以下の如く近距離交通監督官の戰時道路交通確立に關する方針を定め一定に告示する。

此の方針に付ては總統代理者及關係官廳、ライヒスバーン及ライヒスポストの同意を經てある。故に之は凡ての道路交通關係者を拘束し之等に對する基準となるものである。

交通大臣

サーランド Reichskommissar, Reichsstatthalter, Landesregierung Ober- und Regierungspräsidenten
NBV 及行政官廳各位宛

近距離交通監督官(NBV)戰時道路交通確立に關する方針

A、NBVの任務

一、戰爭によつて全道路交通機關の統合及緊張した指導を行ひ以てその合理的な使用を爲すことが必要となつて來たのである。尤も軍用のもの及武裝せるSS並に警察用のものは此限でない。

此の道路交通機關の緊迫した狀態に於ては、之は他の交通機關—鐵道及航路—によつてはその使命

が遂行され得ない時にのみ使用さるべきものである。

二、以上の事から戦時に於ては以下の事が最も必要となつて来るのである。

A、鐵道驛及船付場へ又は之よりの着發

B、生活必要品を以てする民衆への配慮

C、通勤のための輸送

D、重要事業殊に軍需及配給事業のための輸送

E、大量滞貨（建築用材等但し不急のものは除くの輸送）の除去

三、之等の任務の遂行が保障せられたときに於てのみ貨物輸送を行ふ事が出来るがその際に於ても他の交通機關では役に立たないこと及戦争用及生活上必要な物品の輸送に限られることを必要とする道路交通機關を以てする他の一切の輸送は禁止せられるのである。

四、以上の任務はNBVの最も重要な任務なのである。

NBVは道路交通機關をして上記の目的を達成し得る様指導せねばならぬのである。又凡ての道路交通機關は空軍廻送のないとき始めて合理的に使用された事となるのである。

五、NBVとしては更に次の如き任務があるのである。

A、道路運輸の監視

B、道路交通機關の組成の保障

a、道路運輸企業従業員を指揮して、労働官署、武装區域司令官、国防官署と協議の上、運輸遂行上支障なからしむる様すること

b、道路運輸機關の安全保障及軍、警察並にその他の官衙より要求せらるゝ道路運輸機關の一體の要求の安全保障

c、道路運輸の方面に生産部門より分け與へられた自動車及附隨車輛並に軍その他の官衙より委付せられたる自動車及附隨車輛及牽引用馬匹の分配

d、經濟大臣管下の官廳と協議の上特別指示による道路運輸を行ふ自動車に對する燃料及タイヤの分配

e、軍の當該官署（内國自動車交通部）と協議の上（特別指示による）車輛の維持修繕の保障

C、道路運輸に於ける運営上及經濟上の必要あれば地域的組織を設けること

B、實施に際しての個々の問題

NBVは交通に關し關係を有し又は利益を有する凡ての官署と密接なる關係に立ち始めてその任務を正當に遂行し得るのである。尙之等の官署からも常にNBVと連絡を採る様に希望する。

NBVはその任務遂行に際し交通調整官（Fahrberatefschaftsleiter）を使用するのである。數人の交通調整官は一人の交通調整部長（Gruppenfahrberatefschaftsleiter）の下に統轄される事が出来るのである。道路運輸機關の必要な平均化はNBVが之を行ふ。

一、運送 共同組合

屢々見らるゝが如く經濟部門に於ける道路交通機關なるものは相互の協力により運送共同組合に包括せられて始めて重要な交通需要の充足及車輛の經濟的使用が出来る事になるのである。Aの運送共同組合は事情により職業別又は地域別に組織せられる。必要なことは可及的に多數の經營、多數の地區が加入することである。多數の經營が運送共同組合に加入すればする程、存在する車輛の合理的使用の度が高まることになるのである。

運送共同組合の内部組織（指導、組成、タリフ、計算等）に關してはNBVは單に、此の運送共同組合内部の融合が計り得ないときとか又は誤解が生じてゐるときにのみ干與し得るのである。真正のナチス共同團體精神の示さるべき處の此の運送共同組合の設立の際に於ては經濟方面に於ける所管組織と協力して當られねばならぬのである。

一般の公共利益に資する處なき運送共同組合は之を排斥すべし。

NBVは無條件に必要ならざる限り道路運輸機關は之を決して運送共同組合内に増配せぬ様監視せねばならない。

二、各個事業の自家用運送

運送共同組合内に包括せられぬ大工場特に軍需事業は自己所有のもの又は割當てられた道路運輸機關でやり繰りをせねばならぬのである。運送機關の利用方は常にNBVより監視せらるゝ。

軍衛、地區經濟官署、州及地方榮養官署、森林及木材經濟官署はそれ等の自家用車が充分に利用されてゐないときは他の事業用車輛として使用せしむることの同意を與へ得るのである。

三、ライヒスバーン及ライヒスポストの道路運輸機關

ライヒバーン及ライヒスポストの道路運輸機關にして、ライヒスバーン及ライヒスポストの事業用車のものでないものは凡てNBVの下に統轄されるのである。

四、旅客運送

道路交通機關が旅客運送を爲すものであるときはライヒスバーン及ライヒスポストは第一に通勤輸送を尊重せねばならない。道路交通機關として重複してゐるものはライヒスバーンでもライヒスポストでも Reichsverkehrsblatt B 一四〇、八九頁に掲げられた方針により廢止して了はねばならぬ。尙、同一區間に於てライヒスバーン又はライヒスポスト、他のバス事業と併行してゐるときはNBVは所管ライヒスバーン局又はライヒスポスト局及當該バス業者とを懇談せしめ併行路線を可及的に廢止せしめねばならない。合目的な交通規律はさうなければならぬ。合意を得られぬときには裁定を交通大臣に申請すべし。

旅客運送路線が交通事業者により廢止せられたときに於ける代用線の設定は交通大臣が定める。

C、黨自動車部（NSKK）の協力

黨自動車部長と協議の上黨自動車部の各級組織は下記の點につきNBVの指示に従ふことゝなつたの

である。

A、合理的利用が爲され居るや否やの點に關する道路運輸の監督の實行

B、自動部の設置及多數車輛の乗務員の決定

更に黨自動車部は下部の點につき協力するものとす。

a、車輛の運轉狀態の監視

b、運轉手の養成及再教育

c、交通調整官の選任

更に黨自動車部は特別の任務として運轉手をして運轉を愉快ならしめ且規律正しくする様教育するのである。

詳細は交通大臣と協議の上黨自動車部長より發せられる。

黨自動車部は連絡指導員をNBVに置く。

尙右通牒にもある通りNBVの任務の中重要なものとして一九三九年一月二六日の「自動車ヲ以テスル貨物輸送制限ニ關スル命令」の關係事項があるが夫れに付ては交通大臣より詳細な指示が一九四〇年五月二七日に爲されて居り又貨物自動車輸送の實際は新たに黨自動車部の協力により檢査される事となつてその扱方に關し一九四〇年六月三日交通大臣より通牒が發せられた。以下に於て此の二つの通牒を掲げてみる。

制限命令實施後に於ける遠距離貨物運輸許可

於伯林 一九四〇年五月二七日 交通大臣

一九三九年一月六日の自動車を以てする貨物運輸制限命令第四條に基き次の如く定む。

一、個々の許可處分

施行細則第三條第二項の規定によりNBVは個々の許可處分の權限を平常に關する限り交通調整官に移讓したのであつた。若干の地域に於ける經驗によれば此の權限は寧ろ數人の交通調整官を統轄する交通調整部長に移讓するが合理的である。故に交通調整部長の存在する場合に於ては個々の許可の賦與の權限を同官に原則として委任することとした。NBVが自ら個々の許可處分を爲すの權限は之により妨げらるゝものでない。

許可は同時に一定の戻荷についても賦與せられ得るものである。戻荷運輸を實行する以前に於て所管交通調整官に申告すべき義務（施行細則第一二條第一項）は従前の通りである。

同交通調整官は例外の場合に於ては豫定された戻荷以外の戻荷の輸送を命ずる事が出来るが但し之が特別に重要にして且延滞し得ざるものに限るのである。

二、時間的に制限された許可

制限命令の意義、目的及理想に従へば時間的に制限された許可の數は極く少範圍に止まるべきもので

ある。時間的に制限された許可なるものは、單に戦争又は生活に必要な運送の實行に關し無條件に必要であることの保障ある場合に於てのみ問題となり得るのである。時間的に制限された許可が與へ得る場合に於ては先以て遠距離運輸に特に適當して居り且之に定められた連結貨物自動車による事を考慮すべきである。例者 此の連結貨物自動車は近距離運輸には經濟的にあまり適當してゐないからである。時間的に制限された許可は可及的短時間に限定せらるべきである。施行細則第四條に所謂三ヶ月は最長の期間であるのである。期間は運送が戦争のために必要な程度により測定せられねばならない。時間的に制限せられた許可の利用状態は之を常に監視しなければならない。此の目的のために各近距離運送の實施前交通調整官に提出せらるべき申告（施行細則第一二條第一項）が利用せらるべきである。濫用が確定せられた場合に於ては許可が剝奪せられるのである。

三、遠距離自家用運送の許可

遠距離貨物運輸の許可が行はれる限り之は出来るだけ運輸營業者に留保して置いてやるべきである。従て遠距離自家用運送の許可の賦與は制限せらるべきである。多くの事業者は運輸營業者の車輛に與へられた許可でやつて行ける筈である。時間的に制限せられたる近距離自家用貨物運送の許可なるものは適當な營業者又は遠距離貨物運輸業者の車輛（現在は遠距離貨物運輸法に基く免許の効力休止中のもの）で以て目的を達し得ないときにのみ賦與せられるのである。

近距離貨物運輸業者は例外の場合にのみ遠距離運送を扱はせられるのである。

ライヒスバーンも勿論如上の方針によらねばならぬのであつて、他の交通事業者が拒否せねばならぬ様な運送はライヒスバーンに於ても拒否せねばならぬこと素よりである。

四、申請用紙

個々の許可申請に（貨物及自家用運送）必要なる用紙はRKB中央部にて作製せられNBVの許に送附せらるべきである。用紙は順次番號を附してゐる。（NBVの所管區域及順次番號）各許可には二葉の寫が作られる。原本はNBVの許に存し又は交通調整官の許に存する。第一の寫は事業者が有し第二の寫は所管RKB受任者が所持するのである。RKBは、當該事業が清算義務ある遠距離運輸なりや遠距離自家用運送なりやを決定して置かねばならない。後者の場合に於てはRKBは許可狀寫を所管財務官署に送附せねばならない。RKBに宛てられた寫（施行細則九條三項）の送附は所管發件扱所より三日内に行はれねばならぬ。そして運送が正當の時期に計算され保險せられ並に運送税の納付せられた事の保障を爲さねばならぬのである。

時間的に制限された許可（貨物及自家用遠距離運送）用紙は同様にRKB中央部にて作成せられNBVに送附せられる。之は順次番號を附し二枚の寫を作りその内一枚は所管RKB地區受任者宛三日以内に送達せられねばならぬ。

施行細則第一二條第二項による交通調整官よりRKBに送附せらるゝ處の時間的に制限ある許可の申告はRKBにより作製せられNBVに送附せらるべき特別の印刷物たるを要する、此の申告は此の用

紙を利用して所管RKB地區受任者に對し三日以内に送達せられねばならぬ。

新許可用紙に付ては一九三九年二月二日の通牒に於ける雛型と若干の變更があり、戻荷許可の可能性及計算の方法を追加されてある。許可用紙は厚紙のものである。誤記その他により使用不能となりたる印刷物は所管RKB地區受任者に返戻すべし。各葉には二枚の寫が綴込まれねばならぬ。各葉は穿孔すべし。

一九四〇年七月一日より新許可及申告用紙を使用すべし。それまでは従前のものにてよろし。

五、行政手数料

許可の賦與及印刷物の交付に付ては行政手数料を徴せず。一九三六年、二月二八日の遠距離運輸に關する手数料規則の適用なし。

Oberpräsident 各位及 N B V 宛

道路交通監督方針に關する件

一九四〇年三月六日 於伯林 交通大臣

ナチス黨自動部長、黨指導部長 Hühnelein 氏より全貨物自動車運輸の監督實行のため黨自動車部の活動力を監視事務實施の方面に提供する用意ある旨の申出があつた。

監視の實施に付ては内務大臣と協議の上附表の方針を定めたのであるが之は監視事務實施に付ては根本

的の意味あるものである。

Sarland C Reichskommissar, Reichsstatthalter, Land 政府, Oberund-Regierungspräsident 行政廳宛
通報先

自動車營業交通事業群、運送取扱及倉庫交通事業群、R K B

附表

交通大臣

於伯林 一九四〇年五月一七日

戰時經濟下に於ける自動車運輸實行監視に關する方針

交通大臣、内務大臣と合意の上、戰時經濟下に於ける自動車運輸實行監視に關する方針に付てナチス黨自動車部長、黨指導部長 Huhlen 氏と以下の如く協議を爲したり。

戰時經濟法規制限下に在る凡ての貨物運輸を爲す自動車の監視を爲すため次の如き監視行爲が爲されるのである。

監視行爲は次のものより成る。

A、時 時 監 査

B、特 別 監 査

C、個 別 調 査

A、組 織

一、監視の實施は黨自動車部エス・エス・カーの仕事である。所管近距離交通監督官（NBV）は監視實施の範圍に付て、所管地域内の監視主任者に對し指示を與へる。

監視の結果はNBVに通告せられ違反者は訴追せらるゝのである。

二、各NBV所管區域毎に黨自動車部により運輸監視部が設けられその主任者はNBV所在地に本據を有するのである。此の主任者は自動車群（Motorgruppe）の機關である。此の主任者はNBVより監視事務一般に付指示は受けるが、NBVは右主任者の事務上の監督長官でもなく又右主任者の身分はNBVに所屬するものでもないのである。

三、黨自動車部監督事務に従事する者の身分證明は内務大臣が發行する。

四、黨自動車部監視員の服裝は黨自動車部に於て定める。監視事務遂行を判然たらしむる事に付ては右部が内務、交通兩大臣の承認を得て之を定める。

五、實施せんとする常時監査に付ては黨自動車部運輸監視部主任者は大體一週間毎に實施せんとする計畫案を樹てNBVと協議するのである。

六、特別監査（大監査）を實施せんとするには、NBVが黨自動車部運輸監視部主任者と協議の上適時規定するのである。

七、個別調査は黨自動車部運輸監視部主任者と協議の上NBVより隨時命令せられるのである。

B、實 施

一、監視は凡ての、貨物運輸に使用される自動車、従て國の所有のものにも及ぶのである。

二、監視の内容は以下の如し

A、車輛數及車輛の積載狀態

B、積載貨物の種類及重量

C、走行距離

D、車輛の全技術的狀態、遠距離運輸の走行途中に在る車輛に付てはその外

E、個別的又は時間的に制限ある許可の存在

F、どのNBV區域に屬するや

G、積載狀態と許可との一致

H、運行證明書正常なる所有

三、監視に付ては、運轉者又は車輛所有者に對し、之が運行證明書を有する限り、此の中に監視證明の登録を以て證明せらねばならぬ。凡ての監視を受けた車輛は、容易にポケットにしまひ置き得る處の監視済スタンプ押捺ある紙片を保持するのである。之を車の風除硝子に貼るのは禁ぜられる、かくして對向走行運轉者をして監視あるを知らしめない様にするのである。

四、監視に方つて何等かの不足ある事が發見されたときには監視（申告用紙片）書をNBVに提出し寫

が交通調整官に送付されるのである。

五、都市内に於ては車輛への積却の際に主として監視を行ひ地方に於ては主として停止監査を行ふべきである。

監視用紙片

近距離交通監督官管轄區域 監視場所

日 時間 時

車輛保持者名

住居地 住居郡

所屬近距離交通監督官管轄區域

所管署ノ證標 附隨車ノ數

發動器ノ動力種別 ベンツイン デイゼル 液体ガス

積載物 重量 噸

何地ヨリ 何地へ向ケ走行中

遠距離貨物自動車營業 近距離貨物自動車營業 家用遠距離運輸

—— 家用近距離運輸 ライヒスバーン運輸

荷送人 ニ於ケル

荷 受 人 ニ於ケル

車輛ハ充分ニ積載セラレ居ルヤ 然リ 然ラズ

遠距離運輸ノ許可アリヤ 許可ナシヤ

許可セル近距離交通監督官 交通調整官 駐在

許可内容ト積載狀態トハ一致シ居ルヤ 然リ 然ラズ

正規ノ運送狀存スルヤ 然リ 然ラズ

運送狀内容ト積載狀態一致シ居ルヤ 然リ 然ラズ

運行證明書ハ正規ニ作成セラレ居ルヤ 然リ 然ラズ

車輛ノ全技術的狀態

(タイヤー壓力、制速器、文字ノ書き入レ等)

適當ナラザルモノハ消去セヨ！ (監視施行者ノ署名)

明瞭ニ書入ルコト！
説明ハ裏面へ

第四 交通指導方策の實施

交通指導の方策に付ては前掲の如く戦争勃發と同時に國防大臣會議主席ゲーリンクの名を以て鐵道、平水航路、港灣、道路運輸の區間に付て一括して國の管理指導下に置くべきことある

旨の命令を發したのであるが主務大臣たる交通大臣は一九四〇年九月二三日に至り次の如き通牒を發し右命令の實質的内容を形成することとしたのであつた。

交通公報(B)一九四〇年九月二七日 四二號

交通大臣通牒 K一、一七三五八號 一九四〇年九月二三日

交通指導の組織に關する件

以下の通牒を閲覽に供する

交通大臣 19 a L1

於伯林 一九四〇年九月一四日

交通大臣

A、一般運営指導者

C、N B V 設置ある國及州直接下級官廳

E、デュセルドルフ水路局長

G、ハンブルク水路局長

I、ブレスラウ水路局長

L、ダンツヒ_{II}西プロイセン執政官

N、下ドナウ執政官

B、ライヒスバーン局長

D、コブレンツ水路局長

F、ミュンスター水路局長

H、ベルリン水路局長

K、シュテティン水路局長

M、ケーニヒスベルク水路局長

O、バイエルン經濟省

交通指導の編成、交通組織に關する件

戰時平和時に於て鐵道、航路及道路運輸協力を確保するには、交通行政のしつかりした編成が必要である。此の目的のために包括的な交通指導當局が設立され殊に交通省内には交通指導本局 (Hauptverkehrsleitung) 略してHVL) が、中級官廳としては地方及地區交通指導局 (Gebiets- und Bezirks-Verkehrsleitung) 略してGVL及BVL) が設置されたのである。

I 交通省内の交通指導本局は關係部局の局長より成り、主席は次官である。

I 本局の機關としては國をやゝ大きく區別けた處の地方交通指導局 (GVL) が設けられた。各GVLの地域は交通大臣に於て決定する。

地方交通指導局はライヒスバーン、平水航路、航路、道路交通管理の代表者より成る。此の局長及局員は交通大臣に於て任命する。

局長は事情により、地域的又は専門的の上記管理部門の代表者の仕事に關し關與する。各個のGVLの仕事が相互に關聯するときは共同して事務を行ふ。

■ 小さい地區に付ては機關として地區交通指導局が設けられた。その地域に付ては交通大臣が之を定める。地區交通指導局は一人の長及ライヒスバーンの代表者、道路運輸の代表者必要により平水航路行政代表者をも含み之等より成る。

長及局員は交通大臣より任命さる。

地區交通指導局は凡ての交通機關の使命の合理的平衡化を爲す。

各地區交通指導局の仕事が相互に關聯するときは共同して事務を行ふ。

IV 地方交通指導局は交通上の措置の實施に對し地區交通指導局が指導する。

緊急の場合に於ては地方交通指導局は地區交通指導局に對して指示を爲すことを得る。

V 交通指導局々員は長に隸するに非ずして同等の權限を有する共働者として任命さるゝのである、意見の岐るゝときは長之を決する、根本問題に付て意見一致を見ないときは交通大臣に通報するを要する。

VI 専門家特に航路方面道路運輸方面の専門家を招致することは交通指導局の長に對し差當り委任されて居る。

VII 交通指導局の設置により交通行政官廳の權限を變更するのではない、交通指導局は官廳ではなく特別の權限を有するものでない。

本通牒實施のために尙交通大臣に於て特別の規定を爲す。

交通大臣

於伯林 一九四〇年九月一八日 交通大臣

一九四〇年九月一四日の交通指導組織に關する通牒實施のため交通大臣は次の如く規定する。即ち

I 交通指導本局に於てはE I (運輸タリフ) 部長、E II (建設及運轉) 部長、S I (航路第一局長) K (自動車交通及道路) 部長、L (鐵道軍事輸送) 部長及B (平水航路及國防) 課長を局員として任命する、必要によつて所管の高等官を參與せしむることがある。

地方及地區交通指導局の區域

一、地方交通指導局

三個(東、南、西)の地方交通指導局が設置されたが之はライヒスバーンの鐵道運轉指導局(Generalbetriebsleitung) ベルリン、ミュンヘン、エッセン内に本據を有し又此の地方交通指導局は此の鐵道運轉指導局をも包括する。

平水航路問題の統一の取扱を圖るために次の河流區域は下記の如き交通指導局地域に所屬される。

A、ライン河流區域、西ドイツ運河、ウエーザー及エルベ河流區域は西部地方交通指導局に

B、上記のものより東部の水路は東部地方交通指導局に

C、ドナウ河流區域は南部地方交通指導局に

在柏林の東南地方運賃指導事務所は、所管地方交通指導局と協議の上根本問題に付共働す。

二、地區交通指導局

地區交通指導局は各地方鐵道局の區域毎に分れ且同局内に本據を有す。

III 指導及局員

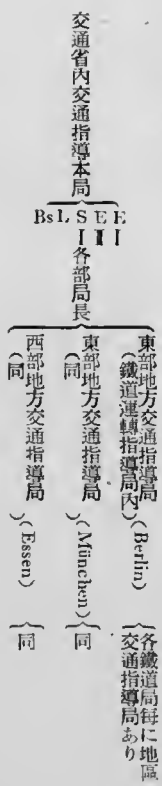
地方及地區交通指導局々長及局員は交通大臣より任免せられる。

IV 報告及書類

地方及地區交通指導局はその會議毎に書類を作成し且月毎に纏めた短い活動狀態報告を關係箇所へ行
きわたる如く寫を作成の上交通省に提出せねばならぬ。

地區交通指導局はその他に書類及活動狀態報告を地方交通指導局へ提出せねばならない。

(圖示すれば次の如くなるであらう)



第五 交通事業部門に於ける損失の相互救済

今次の戦争により交通事業の受けた損害を大別すると次の三者と考へられるのである。即ち

一、主として獨佛境界地方に於ける戦闘行為より生じたる人及物の損害

二、人及物の徴用、徴發による損害

三、戦時經濟政策遂行の犠牲より生じたる損害

此の損害を救済するに方り採つた處の方策は先づ戦闘行為より生じたる人及物の損害に付ては一定の方針の下に國に於て直接補償することとし、人及物の徴用、徴發より生じたる損害に付ても亦國に於て補償することとしたが、戦時經濟政策遂行の犠牲により生じたる損害に付ては一九四〇年二月一九日の有名な法令により經濟界の相互救済に委せることとしたのであつた。勿論此の方針の樹立やら實施當初に於ける所要資金の貸與等につき間接に國が關與してゐること申す迄もない。以下順を追ふて之が大要を述べてみることにする。

第一 戦争行為より生じたる人及物の損害の補償

一、獨乙國內に向けての攻撃又は武装した團體の攻撃により身體生命に損害を生じたときは本人若は遺族の申請により補償又は扶助を爲すこととし、そのために一九三九年九月一日に人に對する損害に關する命令 (Verordnung über die Entschädigung von Personenschaden

略して *Personschadenverordnung* と云ふ) が發せられ、内務大臣に於てこの事務を扱ふことになつた。死亡した時は埋葬料、寡婦年金、孤兒扶助料等の支給も考慮してある。身體に損傷を受けたときには勞働不能年金を支給せらるゝことゝなつてゐる。交通事業經營者及從業員も此の恩典に浴し得ること勿論である。

二、獨乙國內に向けての攻撃又は武装した團體の攻撃により國內に在る動産又は不動産に損害を生じたときは所有權者、支配權者又はその代理人に於て損害の状態を具し申請を爲すと一九三九年九月八日の物に對する損害決定命令 (*Verordnung über die Feststellung von Sachschäden*) により事故の生じた地域の市町村長の意見書の提出をも俟つて、下級行政廳に於て損害額を決定補償額を交付する。

同廳自身被害者であつたり又はその額が一〇、〇〇〇 *RM* を超ゆるときは上級行政廳が定める。之に對しては内務、大藏兩大臣協議の上、或は補償を與へ或は物の原狀回復を爲してやるのである。交通事業經營者に付て損害が生じた時も本令による救済を受けられる事素よりである。

以上兩例とも命令の形で公布せられてゐるが發令官廳は國防大臣會議々長であり且法律効力を以て發令してあるから國としての立派な救済制度といふ事が出来る。

第二 人又は物の徴用、徴發による損害の補償

應召者（演習應召も含む）アルバイツデーリスト参加者の家族が生活に窮するときは、一般の公共救護とは別に既に一九三六年三月三〇日の法律（家族救護法 *Familienunterstützungsgesetz*）により生計費の補助が與へられることになつてゐたが、今次戰爭勃發により武裝せるSS及官廳防空應召の場合にも補助を受けられることゝなつた。（一九三九年一〇月五日の法律）交通事業經營者、交通事業従業員にも之が適用あること勿論である。

以上は謂はゞ廣い意味での出征者に付ての法であるが更に戰時に於ける徴用、徴發に付ては一九三八年七月一三日の法律で、*Gesetz über die Leistungen für Wehrzwecke*、即ち國防のためにする奉仕に關する法律といふのがあつて之で一切を規律してゐたがその後之に關係ある多數の單行法が公布せられその整理の必要により一九三九年九月一日に至り國家奉仕法（一名軍事奉仕法）が公布せられ軍需動員乃至國家總動員に關する一切を規律して居るのである。即ち獨乙國內に在る者、國內に財産を有する者はその財産に付、獨乙船内に在る獨乙人は命令官署の要求により物の徴發、徴用、占有權の使用一切の財産及財産權の使用の忍諾の義務を初め事業使用人の徴用の認諾乃至自己自ら作業奉仕を爲すことの義務がある。尤も人の使用即ち徴

用は無制限ではなく例者幼年、老年、病弱者は除外せられ財産の使用、徴發等も國の官衙等は除外されてゐる。故に本法の發動により交通事業に於ても交通具の徴發、従業員の徴用があり得るし又現に自動車の徴發、運轉手の徴用の如きは非常に行はれたのであつた。徴發、徴用があつた場合に於ては補償、報償が與へられ得るのであるが、夫れは奉仕義務者に於て補償又は報償の請求を命令した官署に提供し額に付ては折合がつかぬときは上級行政廳が決定する事になつてゐる。物の酷使を爲したことになる損害の賠償の途もある。實際に於てどの程度の金が付交付さるゝかは知り得ないが途上の諸説によると極めて僅少額で（乗用車一日使用分として八 R in 程度との話但し正確なりや否や保し難い）あるものゝ如くである。

以上の補償は孰れも戦争そのものに直接關係のある事柄から生じた損害の補償であり之を交通事業に付て申せば、交通事業に於ける人又は物のみに限定した損害補償である。換言すれば事業經營そのもの即ち収益の損失とか事業維持に要する費用の補償では全くないのであるが、之は止むを得ぬことであると思はれる。以下に述べんとすることは之等と稍々趣を異にした原因即ち戦時經濟政策遂行の犠牲即ち事業の停止の止むなきに至つた場合の救済を如何するかに付てである。尙此處でもお斷りして置きたい事は以下に述べる經濟界に於ける共同救濟制度も決して事業の利潤保護、收益維持、換言すれば企業者保護では決してなく、彼の利潤を保護し

てやらねばならぬといふ考へ方は今日まで全然問題となつてゐない。右制度の中心の考へ方といふものは國民經濟上必要と認めらるゝ事業體の平和克服までの間の保存といふ事丈けなのである。

第三 戰時經濟政策遂行の犠牲より生じたる損害の補償

戰時經濟政策遂行の結果、例者ガソリン使用の制限とか、車輛使用の制限その他所要原料使用制限等の命令により尠からざる事業が停止の止むなきに至り、企業中の一部事業の停止を見るに至つたのであつた。之等のうちその事業が國民經濟的に見て不必要と認めらるゝものは兎も角、他の事業なり企業部分は一定の時期に於て復活して更に活動せねばならぬものであり、又前線兵士復員後の勞働問題といふ觀點からも、この保持は必要なのである。國家としては此の停止された事業の維持をば經濟界の内部に於て共同の犠牲により必要な資金を舉出して之に方らしむることゝしたのであつた。

序であるがドイツが如斯制度を布き得るのも例の「ドイツ經濟再建」關スル法律「」により、各經濟部門を *Reichsgruppe*, *Reichsverkehrsgruppe*, *Wirtschaftsgruppe* 等により組織的、有機的且共同團體的に編成訓練して來た賜に外ならないと思はれるのである。

先づ此の共同救済 (Gemeinschaftshilfe) の法律的根據を爲すものは一九四〇年二月一九日の Verordnung über Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft にあり、之が實行のための統一的原則は一九四〇年五月三日の同命令第一次施行命令中に規定してあるのである。此の統一的原則は右施行命令第三條の委任により獨乙國經濟會議所 (Reichswirtschaftskammer) より夫々扶助命令、賦課命令、相殺命令の三命令を以て經濟部門一般 (交通經濟部門をも含む) に示達されてゐるのである。以下に於て之等の梗概を述べて見たい。尙參考として右諸命令の譯文を後に掲げて置いた。

一、扶助供與の前提條件

第一に當該事業が完全に停止されてゐること。即ち收入を企圖せる經濟活動が全然休止してゐることを要する。

第二に當該事業の保持が國民經濟上必要であること。どの事業が之に方るかはや判定し難い問題であるが、その決定は事業群に於て爲すことゝなつてゐる。因みに自動車事業の保持は國民經濟上必要なりとせられてゐる。

第三に自力救済を爲し得ぬこと。

此の三要件が備はる場合には扶助供與を受けられる資格があるのである。

二、扶助金の性質

之は後に至つても返還を要しない補助金である。勿論R mの現金で交付されるものと信せられる。但し扶助金を貰ふ資格なきものが詐つて受領したときは素より返還を命ぜらるゝのである。急を要する場合には申請と同時に概算の前渡金を受けられる途も拓いてある。金額は停止事業の保持のみに必要な最低額を原則として居る。

三、扶助金の使途制限

扶助金の性質が上述の如くである以上その使途に下記の如き制限あるは當然であらう。

一、建造物修理費

二、機械その他の設備の維持費

三、暖房及照明費

四、従業員人件及年金等

五、建物、土地等の賃借料

六、機械その他動産の借入料

七、債務利子、保険料、特許料、負擔金等

特別の場合に於ては申請により別の費用も認められる

四、扶助金交附手續その他

之は事業群、交通事業群の定むる處による。扶助金交付決定は事業群又は交通事業群に於て爲すがその旨所管商工會議所に通告するを要し八日以内に異議を申立てざるとき初めて確定する。事業者には抗告を爲す途も拓かれてある。尙扶助金決定に付ては委員會に於て再検査を爲すことも出来るのである。

此の扶助金の財源は差當りの自動車部門に對する國庫借入金五億Rmを除き、凡て一定の企業からの賦課金で賄はねばならぬ。例外の場合には後述の相殺基金からの融通も受けられるが原則は各事業群毎にこの所屬員からの賦課金収入で賄はねばならぬのである。此の賦課金の基礎その他に付て述べると以下の通り。

一、賦課金算定の基礎

之は附加税を除く營業税額の百分の何として定められその營業税額は來年度納付すべきものを採る。尙賦課金は一年間のものとして計算されるが之を數回にわけて徴收したり前拂を要求する事も認められて居る。實情は本年度は（一九四〇年四月一日—一九四一年三月三十一日まで。普通は歷年による）一先づ政府よりの借入金で差當り賄ふのである。又賦課金の率は二種あり、一を最低賦課率といひ（實際は五%と決つてゐる）一を普通賦課率（實際は五〇%と決まつてゐる）と云ふ。特別の場合には追加賦課率による徴收もある。

二、賦課金免除の限度

年收八、〇〇〇Rm未滿の業者は免除を受ける。之を營業稅額で云ふと團體稅納付のもので稅額四五〇Rm未滿のもの、その他のもの二七〇Rm未滿である。扶助を受くる如き事業者は先以て賦課金を免除されるものとみて差支へない。

尙一定の場合に於ては賦課金及前拂金の割引を受け得られる。

三、賦課手續

賦課金納付義務ある企業者は一定期日迄に必要な計算材料（主として營業稅算定の材料となる收入、支出その他の帳簿と思はれる）を群に提出せねばならぬ。

若し當該企業が數事業群に屬するときは主たる保護群に提出すれば足りる。

どれが保護群なりやに付爭あるときは獨逸國經濟會議所が決定するのである。

必要な計算材料を一定期日までに提出しないときは群の見積額により徵收せらるゝことになるのである。

さて斯くして一定期日までに報告が下級群に集まると同群は一括之を上級群たる事業群に送附する。事業群は之を基礎として賦課金を決定し、普通の場合は之を下級群に移牒の上之をして徵收事務を行はしめるのである。

尙納入を遲滞したときは罰として最低五Rm以上の延滞料を徵收される。又事業群は賦課手

續遂行監視の責任をも有してゐるのである。

序であるが、斯くして一定の企業は特別負擔を爲さねばならぬことになるが、之を以て物品又は勞作の對價の値上げを認めらるゝものではなく、此點を明かにするために獨乙國價格監督官は態々通牒を發しその旨を説明してゐる程である。

扱てかくして各事業群毎に夫々別個に群内に於て救濟事務實施が完全に行へれば問題はない譯であるが、ある群にはあまり扶助を要するものがないに不拘、他の群には非常に多いとか、又ある群では徴收した賦課金が少しも使用されずに餘つてゐるのに他の群ではすつかり費ひ盡しまだ足りない等といふ事が起り得る。仍て各事業群（交通事業群をも素より含まれる）相互間の所要資金平衡化を圖るために獨乙國經濟會議所内に相殺基金々庫を設けることゝしたのである。以下之を目的とする相殺命令の梗概を述べて見る。

一、相殺基金への金額の引渡

前に述べた如く各事業群は最低賦課金として基本營業稅額の百分の五を徴收せねばならず、又之を自ら管理せねばならぬのゐるが事業群銀行業及事業群保險業だけはその收納金を直ちに相殺基金へ納付して了はなければならぬ。その他の事業群に於ても賦課年度の中ばまでに扶助請求がないときは收納金を同金庫へ納入せねばならぬ。

事業群に於て扶助請求があつて而もその群内にある資金で不足の場合には斯くして拂込んで置いた金額まで支拂を請求し得られる。尙銀行、保險兩事業がこの基金の有力な財源になつてゐることは恐らく此の兩事業は戰時經濟政策遂行よりの犠牲が他の事業群に比して遙かに僅少と認めらるゝ事に由來するものと考へられる。

二、相殺基金よりの支拂

各事業群は夫々自己の財源により賄つて行かなければならぬこと上述の如くである。即ち先づ各事業群は五%の最低賦課金を徴收し之でも不足のときは普通賦課率（仄聞するに一九四〇年度では一〇%—一五%）による賦課金を徴收して賄つて行かねばならぬのである。それも猶且足りないでとき初めて相殺基金よりの支拂を受けられるのである。

三、相殺基金の補充

さて相殺基金の手持を拂出して不足を生じたときは、事業群に對し殘存の最低賦課率、更に普通賦課率による賦課金の徴收を爲し同基金に納付すべきことを獨乙國經濟會議所に於て命ずるのである。かくしてこの補充を一先行ふのである。それでも足りないときは各關係長官の許可を得て一定率による（最高が營業稅額の五〇%までと聞いてゐる）追加賦課金の徴收を事業群をして行はしめ之を收納することゝなつてゐる。

以上此の制度は新しい方策として興味もあり又問題もあると認められるが、何分にも一九四〇年五月三日にやつと施行令が出、之に應じて極めて最近に獨乙國經濟會議所より實行方針（上記諸命令）が示された丈けなので各事業群とも目下銳意之が實際の抜方に付研究中の如くである。

尙戰時經濟政策遂行の摩擦を少くする上には差當り債權債務の問題の處理もその必要尠くないと見えて右上述の制度實施以前から契約整理に關する國家（司法官署）の助力を爲すことにしてゐたのであつた。此の制度により救済された交通事業者も稀ではない様に聞いてゐる。

第四 一九三九年十一月三〇日契約救済命令

(Verordnung über die Verragshilfe des ichters aus Anlass des Krieges 略して Verragshilfeordnung といふ)

之である。戰時に於ける獨乙經濟の混亂を防ぐために政府は二つの法律上の債務處理法を出したのであつた。その一は未だ支拂不能とならざる即ち所謂 lebensfähig な債務者に對する本令であり、その二は既に支拂不能に陥つた所謂 konkursreif な債務者に對する一九三九年十一月三〇日の Verordnung über das Kriegsausgleich = Verfahren である。後者に付ては本稿の對象としてあまり興味がないと認められるから茲に於てはたゞその方面の考慮も爲され

たことある旨の程度に止め、主として契約救済命令略してVivと稱してゐるの梗概を説明することゝしたい。

一、本令の目的

Vivは未だ lebensfähig な債務者にして、自己の責任によらず、戦争状態によつて、經濟上の困難に陥つた者の救済に在る。而も本令は主として營業經營者即ち工業、商業、手工業を營むもの（交通事業者も勿論入つてゐる）の債務に付契約救済の方法により、一部支拂、支拂延期場合によれば契約の廢棄を認むる事によつて救済せんとするに在るのである。尙業務用室に付ては借入料低下の方法も考へられてあり、之は交通業者、殊にタクシー業者のガラージュ借入契約に付て大きな意味を持つてゐるのである。

二、契約救済を受くべきもの

一、契約救済を受くべきものは事業經營者であること。

二、戦争發生により事業休止或は轉換を爲さざるを得ず従て計畫通りの債務履行に必要な經濟上の利益を得られぬ状態にあるものであること。

三、債務は戦争發生前より生じて居り且當時既に辨済期にあつたものでないこと。

四、一定の手續により契約救済の申請を爲したものであること。

以上の條件を充たすと下記の如き救済を受けらるゝのであるが、本令に於ては特に裁判官をして、債務者の陳述のみに重點を置かず債權者の申分もよく聞き兩者をして歩みよらせる様注意してある。

三、契約救済の内容

契約救済の内容は裁判所に於ける主として口頭辯論による和議の方法及和議不成立の場合は形成決定の方法により債權者、債務者間の債權債務關係の整理にある。此の事務は所轄區裁判所で行はれ一定の手數料をとられる。尙以上の決定に對し不服あらば地方裁判所へ抗告の途も拓いてある。要するに契約救済の内容は裁判官による舊契約關係の新形成に在ると云ひ得やう。次にこの契約救済の種類であるが

一、一部 支拂

二、支拂 延期

三、契約 解除

四、室借入代又は土地借入料の低減

斯くして定つた裁判所の決定は確定的のものであり取消又は攻撃し得ぬものである。さて經濟界に於ける共同救済の根本を定めた法規は前述の如く一九四〇年二月一九日の Verord-

ung über Gemeinschaftshilfe der Wirtschaftであつてその全文は次の如くである。尙關係の施行命令その他も併せて掲げて見る事とする。

甲、經濟界に於ける共同救済に關する命令

一九四〇年二月一九日

戰爭の狀態について必要な措置を經濟界に於ても適應させる爲めに個々の企業はその經營を停止させられることがあるかも知れない。經營停止を受けた企業の國民經濟上の價值を全經濟の内に在ても之を維持せしめ、將來の復活を安固ならしむる爲めには當該企業は正當な理由ある場合に於て救済を與へられなければならないのである。之に必要な手段方法を齎らし又之を分配することは經濟界の全體的使命とする處なのである。立退命令に基き又は戰爭の直接の作用により經營を停止された企業に對しては、以上の場合と異り國家に於て必要な救済方法を講ずるものである。

以上の理由よりして國防大臣會議は法律効力を以て以下の如く命令する。

第一 條

一、事業群工業、商業及エネルギー經濟の下級事業群並に航路交通事業群を除く交通事業群又は之等によ

り保護せらるゝ企業にして、戦時經濟上の措置により經營を停止せしめられたるものの維持のために一定の方針により常時扶助を與へる事が出来る、此の方針は上掲事業群により法定せられる。關係事業群は經濟大臣の認可を要し經濟大臣は認可に方り價格監督官と協議するを要する。

二、扶助供與に關する法律上の請求權は本令により生ずるのでない。

三、扶助供與は條件付は負擔付で之を爲すことが出来る。

四、企業の所有者並にその法定代理人は扶助供與を受くる期間内に於ては之に關係ある顯著なる事實の變更に付て遲滞なく所管事業群に通報する義務を有する。

五、扶助供與が所管事業群より拒否せられたとか又は之が停止された場合に於ては當該企業は決定の日より一月以内に抗告を爲すことを得る。右抗告は扶助供與を管轄する事業群に提出すべし。事業群工業、商業及エネルギー經濟はその専門地域に關する抗告を裁定する。他の凡ての場合に付ては經濟會議所が裁定する。

第二 二 條

一、第一條に規定せられたる扶助資金は營業經濟組織及交通事業組織の事業群より出捐せられる但し獨乙手工業團體、事業群トウリズム及交通事業群航路事業を除く。各事業群は此の目的のためにその保護下に在る企業より賦課を徴することが出来る。賦課命令の決定及賦課率の決定は經濟大臣の認可を得て各事業群に於て行ふ。經濟大臣は價格監督官と協議の上右許可を與へる。賦課の徴收は、商工會議

所により、商工會議所賦課徴収に關する現行地方方法的法規に準じ行はれる。

二、不正當なる賦課決定に對しては賦課を納付する義務ある企業はその決定後二週間内に抗告を爲す權利を有する。抗告は賦課を徴する事業群に在る裁定廳が、經濟會議所に於て經濟大臣の許可を経て發令せる抗告及手續命令により裁定するのである。交通事業群に於ては共通の裁定廳を設立することが出来る。

第三條

一定事業群より第一條に従ひ爲さるゝ扶助供與は先以て第二條よりの資金を以て賄はれる。不足額を生じたときは事業群銀行及保險業より生ずる資金乃至他の事業群に存することあるべき剩餘金を以て相殺する此の相殺は經濟大臣の承認を経て經濟會議所により規律せられる。

第四條

獨乙手工業團體はその下級團體を通じ戰時經濟上の措置により生存を危くせられたる事業に對し、經濟大臣の同意を得て決定しある一定方針に基き扶助を爲すことが出来る、之に必要な資金はこの下級團體より、經濟大臣の許可を得て、賦課を徴し之に充てることが出来る。方針及賦課の許可は、價格監督官と協議の上、經濟大臣に於て之を爲す。賦課は手工業會議所ハントウエルカウより、公共團體納入金徴収に關する地方方法々規に従ひ、徴收せられる。第一條第二項乃至第四項は適用せられる。

第 五 條

本令に規定せる凡ての措置に對し經濟大臣は監督權及介入權を有する、經濟大臣は本令の施行に關與する營業經濟組織の下級分岐に對し指揮を爲すことが出来る。

第 六 條

第一條第二條第一項及第五條に規定せる經濟大臣の裁決及權能は交通經濟の範圍内に於ては交通大臣之を行使する。

第 七 條

一、第一條乃至第四條は加工業、改造者及榮養團體ラフ・ヒート・アップ・グループ・エンタープライズ立法の意味に於ける農產物分配者に對しては適用せられない。之等の企業に對しては、營業團體法に基き國內に設けられてある聯合體又は榮養團體が、第一條及第二條の準用の上、之に扶助供與を爲し、賦與を徴し得るのである。扶助供與の方針、賦課命令及賦課率に付ては榮養及農業大臣の許可を要し許可に方ては同大臣は價格監督官と協議を爲すを要する。

二、第一項に掲ぐる官署間に於ては第三條を準用の上相殺が行はれる。相殺は榮養團體により、營業及農業大臣の承認を経て、規律せられる。

三、第一項に掲ぐる官署に對して爲すべき第五條に所謂權能は榮養及農業大臣に屬する。

第八條

一、文化事業會議所^{ライビスクルトウールカムザ}々屬の各會議所は第一條の規定の標準により、その營業經營者たる會員に對し扶助を爲し、第二條を準用の上、そのために必要な資金の徴收につき、その營業經營者たる會員より賦課を徴收することが出来る。扶助供與の方針、賦課命令及賦課率は宣傳大臣の許可を要し許可に方りては同大臣は價格監督官と協議するを要する。

二、各個會議所間に於ては第三條を準用の上相殺が爲される。相殺は宣傳大臣により規律せられる。

三、文化事業會議所々屬の會議所に對し爲される第五條の權能は宣傳大臣に屬する。

第九條

營業經濟及交通事業組織の各下級團體及第七條に所謂官署並に文化事業會議所々屬の各個會議所にして第一條、第四條、第七條及第八條により扶助供與を爲すものは何時たりとも扶助供與の基礎となる事實及扶助供與に伴ふ負擔の實行狀態を検査することが出来る。上記官署より保護を受くる企業は必要なる報告を爲し又營業帳簿の査閲及事業監査を忍諾せねばならない。

第十條

他の法規がより嚴格な刑罰を以て臨まざる限り以下の者は輕懲役又は罰金刑に處せられる。

A、第一條第四項の通報を爲さざるもの、正當なる時期に爲さざりしもの及不正通報を爲したるもの、自己又は他人を利用する目的を以て扶助供與の際の負擔に故意に反したるもの

刑事訴追は單に申告を以て行はれる、犯罪事實の申告を爲すべき官署は扶助供與の所管の營業經濟又は交通事業組織の下級團體又は第七條により扶助供與を爲す官署又は文化事業會議所々屬の會議所である。犯罪事實の申告は遡つてなされることがあり得る。

第十一條

一、第九條により要求せられたる報告を爲さず又は不正に爲したるものは一定の秩序罰を課せられるが之は扶助供與の所管の營業經濟組織の下級團體——交通經濟の範圍に於ては罰せらるゝ者の所屬する專門事業群、文化事業會議所の範圍に於ては所管の所屬會議所により決定せられる、秩序罰は罰金刑とし一〇萬ライヒスマルク以下である。秩序罰決定に不服の者は書留送達による決定後二週間に經濟裁判所に對し抗告を爲すことが出来る。

二、第一項により決定された秩序罰の罰金は國庫の收入と爲る。罰金は債務者の管轄財務官署に支拂はねばならぬ。徴收は財務官吏により、國への納付金に關する命令及その施行のため發せられた命令及今後發せらるべき命令に従ひ行はれる。

三、加工者、改造者及農產物配給者にして營業團體立法に於ける意味のものに對する秩序罰は榮養及農業大臣之を定む。

第十二條

本令の規定は以下のものに對し適用せられない。

A、官廳よりの立退命令又は一定地域の全體的立退命令或は又直接の戦争の影響によりその經營を停止したる企業

B、一定の公共團體又は公共團體聯合の公共的福祉事業即ち水道、ガス、電氣、暖房、一般交通及港灣等の事業、公共的福祉事業としては上記の外、私人的形式を以て經營せられあるも公共團體の之への參與が七五%以上のもの及収益の少くとも七五%が公共團體へ納入せらるゝものも入つて來るのである。

第十三條

經濟大臣及價格監督官と協議の上本令の施行及補完のため必要な法律、行政命令を發することが出来る。經濟大臣は、營業經濟組織の下級數團體にわたる企業、並に、營業經濟組織に屬すると同時に文化事業會議所々屬會議に屬し或は又、交通事業群に屬し又は農産物の加工、改造、分配を爲す企業に對しても特に規定を爲すことが出来るのである。第七條及第八條の施行に必要な法律、行政命令は營業及農業大臣及宣傳大臣が關係大臣及價格監督官と協議の上、之を發令する事が出来る。

第十四條

本令は公布の日より之を施行す。經濟大臣は營業經濟に關する本令の失效時間を定める。交通大臣、營業及農業大臣、宣傳大臣は經濟大臣と協議の上夫々の業務部門に關し本令の失效時期を定める。

於伯林 一九四〇年二月一九日

國防大臣會議首席

ヘルマン・ゲーリング

經濟全權受任者

ワルター・フンク

國務大臣兼内閣書記官長

ドクター・ランマース

乙、經濟界に於ける共同救済に關する命令施行に關する第一次命令

一九四〇年五月三日

一九四〇年二月十九日の經濟界に於ける共同救済に關する命令第十三條に基き交通大臣、森林長官、大藏大臣及價格監督官と協議の上命令すること以下の如し。

第一條

一、次の場合に於ては營業經濟及交通の下級組織には經濟界に於ける共同救済に關する命令第一條及第四條の扶助を與へらることなし。

A、申請企業が復活々動に必要な特有資本を超ゆる財源を保有するとき。

B、申請企業の維持は國民經濟的にみて正當でないことが確定されたとき。

C、手工業企業及商業部門の企業に於て申請したる企業が一九三九年二月二日の手工業經濟部門に於ける四ヶ年計畫實施に關する命令又は一九三九年三月一六日の各商業部門に於ける過剩排除に關する命令及之等兩令の施行のため發せられたる命令により手續中のものであるとき。

二、第一項に規定せる確定は、扶助を與へる營業經濟組織の下級團體の申請又は職權を以て、經濟大臣所管事項に付ては、申請企業を管轄する地方經濟官吏が決定を爲し、交通大臣所管事項に付ては、同大臣より指定された官署が決定を爲し、森林長官所管事項に付ては同長官自ら決定を爲すのである。

第 二 條

經濟界に於ける共同救済に關する命令第一條による扶助は、停止中の企業に於ける避く可からざる費用のみをカバーする如く計算せられなければならないのである。經濟界に於ける共同救済に關する命令第四條に基く扶助供與に付ても同様に行はれるのである。

第 三 條

一、經濟會議所及事業群、工業、商業及エネルギー經濟は、經濟界に於ける共同救済に關する命令第一條に従ひ、その下級群のために確立すべき方針を統一的原則として發令することが出来るのである。此の原則は經濟大臣の許可を要する。經濟大臣は、大藏大臣及價格監督官と協議の上許可を與へるのであるが此の原則によつて他の所管に觸れる場合には交通大臣及森林長官とも協議せねばならぬのである。許可せられたる原則は經濟界に於ける共同救済に關する命令第一條の意味に於ける方針に該當するのである。

二、事業群工業、商業及エネルギー經濟の下級團體はこの原則を補完する方針を定めることが出来る。此の補完的原則は上級事業群及經濟會議所の檢閲を経て經濟大臣の許可を申請せねばならない。交通事

業群に付て樹立せらるべき補完の原則は經濟會議所の檢閲を経て交通大臣の許可を申請せねばならぬのである。第一項第二段の適用がある。

第四條

扶助供與に關する終局的の方針が定まるまでは、經濟界に於ける共同救済に關する命令第一條及第四條に所謂營業經濟組織の下級團體は扶助を必要とする企業に對し經過的に扶助を與へる事が出来るが之は終局的扶助供與の際清算せらるゝものである。扶助供與が拒否の終局決定を見たときは既に與へられた經過的扶助は受領者より返還されねばならぬのである。

第五條

受領者より停止された企業の維持の目的に使用せられざる扶助金並に正規に扶助金を使用して且生じた剩餘の如きものは之を返還せねばならぬのである。此事は扶助金が全額として與へられた場合に於ても左様である。返還すべき金額は經濟界に於ける共同救済に關する命令による賦課の如く徴收せらるゝのである。第四條第二段により返還すべき金額に付ても同じ法規により徴收せられる。

第六條

一、經濟會議所は經濟大臣、大藏大臣及價格監督官の同意を経て經濟界に於ける共同救済に關する命令第二條の範圍に於ける必要なる資金の出捐に關する各事業群の負擔部分の決定及其の手續を規律するのである。又同會議所は經濟大臣、大藏大臣及價格監督官の同意を経て賦課命令の確立及賦課率決定に

關する統一的原則を發令出來るのである。賦課率は原則として、賦課を命ぜられた企業につき財務官
吏より決定せらるゝ、統一的營業稅率の百分率を以て決定せられる。經濟大臣は所管が異なるものに關し
ては右の同意を交通大臣及森林長官と協議の上與へるのである。

二、事業群の出捐部分、賦課命令及賦課率の終局的決的までは、經濟界に於ける共同救済に關する命令第
二條に所謂事業群は經濟會議所の要求により、その組合員より前拂を要求し得るのである。此の前拂
は終局的賦課決定の際再び計算されるのである。之は賦課の如く徴收することも出來るのである。

三、賦課及前拂は稅法上は控除を認められたる事業支出として扱はれる。

四、戰時經濟の間にあつて赤字となつてゐる企業は賦課及前拂から免除される。

五、獨乙手工業團體は手工業下級團體を通じ、前拂を經濟界に於ける共同救済に關する命令第四條に従ひ
納付すべき賦課と同様に徴收し得る。前拂は終局的賦課につき再び計算されるのである。第三項及第
四項の適用あり。

第七條

本令は公布の日より効力を生ずる。

於伯林 一九四〇年五月三日

經濟大臣代理

ドクター・ラントフリート

丙、停止せる事業に對する經濟界共同救済に關する件

戰時經濟上の措置の實施により大多數の事業は多かれ少なかれ停止せられることにならう。が之等事業の生産力は保持さるべきものであつて、そして一定の時期に於ては復活して活動せねばならぬのである。經濟界としては此の停止された大事業の維持を自ら共同的の犠牲により必要な金圓を舉出し必要な事業に分配するのである。

此の *Gemeinschaftshilfe* の法律的基础は一九四〇年二月一九日の *Verordnung über Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft* に在る。此の共同救済の實行の爲の統一的原則は一九四〇年五月三日の經濟界に於ける共同救済に關する命令の第一施行命令中に於て決定されてゐる。賦課金の徴收、扶助金の交附に關する詳細は附加してある扶助命令 (*Beihilfeordnung*) 賦課命令 (*Umlageordnung*) 及獨乙國經濟會議所の相殺命令 (*Ausgleichsordnung*) 並に附加の經濟大臣通牒から判明する。

一九四〇年七月八日 價格監督長官通牒

扶助金は極めて節約的に分配され、そして之に必要な賦課金が僅少な額ですみ經濟界に於ても之が負擔を重荷と感しない程度で済まされねばならぬのである。價格構成に付ても從て次の諸點が生じて來るのであ

り、本官としても現實に現はれて來る事案に付て此點を充分注意する様一般に希望するものである。即ち賦課金の高は之により經濟界が重壓を感じ値上げを爲さざるを得ざる程大であつてはならない。故に市場價格、固定價格、最高價格に付ては値上げの問題は生じない筈である。賦課金の負擔のみよりする値上げ申請は却下せらるべきものである。とは云へ他面、企業コスト要素を形成する如き賦課金は企業コスト額の計算の際決して顧みられざるものではないのである。本官より發せられた處の計算規程により企業コストとして計算さるゝ價格に付ては、賦課金が企業コスト計算の際、コスト形成要素となるべきものと確信して居るのである。個々の場合に付ては、事業の部しか停止せられてゐないものゝ存在も考へて置かねばならない。尙その際には例者、事業の一部や或る企業の一部又は數部が、他の部分又は他の事業等は活動してゐるのに、停止されねばならぬことがあり得る。賦課金はその年の基本營業稅額により立てられるから賣行の後退といふ事は此の場合賦課金による負擔を少ならしむる事になる。反之此の場合には獨乙國經濟會議所の扶助命令第四條第一項の規律と關係した困難は生じ得るのである。扶助金は原則として企業が——經營ではない——完全に停止したとき始めて支拂はれるのである。一部停止の場合に付ては、その企業が殘存の經營にて停止されたものゝコストを賄ひ得ないときにのみ扶助が與へられるのである。自力救済の義務は、企業が此の理由から値上げを要求せねばならなくなつた時にその限界に達するのである。即ち自力救済といふ事は價格引上げにより賄ふのではないのである。此の事は市場、固定、最高價格に限定されない。本官發布の計算規程から企業コストにより計算される價格なるものは、企業の一部停止によ

るコストの内部的相殺のために要する費用をば、國民經濟的に主張し得る關聯を續行される生産の企業コストに對し主張し得るときに於てのみ、之をコストの要素と認める事が出来るのである。經營續行の僅少な企業部分の生産物に關する企業コスト價格からその他の停止してゐる企業部分のコストを相殺せんとやることは初めから問題にならない。停止されたもののコストと生産を續行されるものとのコストとの間に於て國民經濟的にみて主張さるべき關係が問題にならなくなるといふと、企業コスト價格計算の際には停止によるコストは最高考慮の餘地が無くなるのである。如斯種類のコストの相殺には當該企業に於て扶助申請を爲す外途がないのである。各價格決定官署に於て茲にある方針に基き許可せんとする値上申請があれば當分の内處分前に理由を附して本官まで提出せられ度い。

各價格決定廳宛

丁、經濟界に於ける共同救済の範圍に於ける扶助に關する命令

獨乙國經濟會議所は一九四〇年五月三日の經濟界に於ける共同救済に關する命令第二施行命令第三條により與へられたる權限の行使により以下の統一的原則を決定するが之は一九四〇年二月一九日の經濟界に於ける共同救済に關する命令第一條の意味に於ける方針 (Richlinien) に相當するものである。

(A)

扶助供與に關する前提條件

第一條 完全なる停止

その事業の保持が國民經濟上要求され従て共同救済を爲すべき企業は先以て完全に停止されてゐなければならぬ。完全なる停止とは、當該事業が收入を企圖する經濟活動又は一回限りの活動を超えてゐる處の經濟的利益を得るための計畫的活動を行はないことを言ふ。

第二條 自力救済

一、申請企業に於て再活動に必要な自有資本を超ゆる處の財政手段を有してゐるときには扶助は與へられない。

二、自有資本とは短期債務を控除せる流動資産と解すべきである。短期債務とは三年末滿の債務を云ふ。流動資産には固定積立金があれば之をも包含せしめねばならぬ。債務の内には匿名組合員の出資、短期とは認められない組合員よりの消費貸借金、税法上認められてゐない積立金を包含しないのである。資本流動税支出義務ある組合員よりの消費貸借金は短期債務と看做されない。

三、再活動に必要な自有資本の額は問題となる經濟群と協議の上、その經濟群の範圍内に於けるものを事業群（※）に於て決定する。交通事業群に於ても之は準用される。此の規律に付ては獨乙經濟會議所の同意を必要とする。

（※）事業群（Reichsgruppe）の下に夫々各經濟部門毎に經濟群（Wirtschaftsgruppe）がある。例者

事業群 Havdel の下に經濟群 Einzelhandel とか經濟群 Grossund EinundAusfuhrhandel ある如し。

第三條 保持の必要性

申請企業に於ける停止事業の保持が國民經濟的にみて正當なりとせられた場合に於てのみ扶助が爲されるのである。

第四條 自力救済に關する義務

一、企業全體が夫れ自體として自己内部に於て相殺を爲し得及經濟的一體を爲す處の他の企業等との間に相殺が爲し得る時には扶助は與へられないのである。經濟的一體が存するや否やの判斷の手がかりは税法上に於ける當該企業の扱方に見られる。前段に規定せる事は特にある企業の一事業又は事業部が停止せるに不拘、他の事業又は他の事業部分乃至は同一企業の多數の他の事業が活動を續行せる時に適用さるゝのである。

二、企業はその財政上の輕減のため及停止せる事業の保持の容易化のため法律上認められたる凡ての手段を講じて見なければならぬ。例者 一九三九年一月三〇日の契約上の救済に關する命令その他による請求等之に屬する。契約上の救済請求は、停止事業の特別な事情から一定限度に於て既に自由意志による合意が生じて居る場合には、やらなくてよろしいのである。

三、企業は出来るだけ良くその停止事業の利用、設備の賃貸、貸付等により利用方法を護じなければならぬ。停止事業の設備が既に全部又は一部賃貸、貸付け等の方法により利用されてゐるか又は他の繼

續事業に對し一部分又はパーセンテージに讓與されたときは之から生ずる収入は先以て企業の維持に使用されねばならぬ。扶助は不足額のみにて行はれるのである。

四、企業が扶助を必要とする期間内に於て團體税を支拂ふべき収入又は所得税を支拂ふべき収入を得たときは此の額は適當に考慮されるべきものである。

(B)

扶助金算定の諸原則

A部の前提條件が充足せられると扶助金が支拂はれることになるのであるが、之は停止事業の保持にどうしても必要とする費用を賄ふものたる如く算定されるのである。尙差當りの扶助として無利息の前渡金も手交され得る。

第五條 扶助を認めらるゝ支出

決定的に與へらるゝ扶助金の範圍に付ては次の諸原則が適用される。

一、扶助を認めらるゝものは

A、建造物の減損を防止するための必要なる修理費

B、機械や諸設備を維持しその破損その他の價值減少を防止するため必要なる費用

實情に於ては事業の改良となる如き修理費は扶助として認められない。設備の價值を維持するための修理費が價值を昂上する改良と區別し得ぬときには、企業が必要なる費用を捻出し得ぬ限り改良のた

めとして相當の額を貸金として認める。修理費は決して不經濟的に使用してはならない。事業停止期間に在る設備價值狀態の復活は價值を増加する修理とは認めない。

二、事業の維持に必要な範圍に於ける暖房及照明のための費用

三、現存の義務により支拂ふべき従業員に對する年金支出、申請により、法律上の請求權を伴はざる給料の支拂に付ても、當該企業が必要な財政手段をより好條件にて入手し得ないときは考慮される事が出来る。

個々の場合にとつて、扶助が與へらるゝ限り、上記の諸費用は最低限度の額を超えてはならぬことは自明の條件である。

四、勞銀、給料及社會的支出であるが、之は企業の待期及監視のため勞務を續行すべき勞務者に對するものは、相當の額でなければならぬ、企業者は停止事業に對しその勞力を無償にて捧げなければならぬ。

五、他人の土地の上に在る事業の賃借料、土地借入料支出。前提條件としては、一方に於て賃貸借契約の存續に付適當な利益の存すること、他方に於ては賃借料又は借入料が自由意志により又は契約上の救済の方法により、貸主に於てもその關係の考慮を承諾せざるを得ぬ程度にまで之等が引下げられて在らねばならない。

六、機械その他の動産の借入料支出であるが之は借入料が適當に引下げられ且その契約關係の存續が經濟

的にも正當であることを必要とする。さうでないときは當該事業は困難な場合には契約關係救済手續によりその廢棄を爲さねばならぬ。

七、債務利子であるが之は適當な額を超えてゐない事を必要とする。

原則として、經濟的にみて企業（事業、事業部分）の設立又は取得又は企業の一部又は企業の擴張改良と關聯する債務利子或は又債務者又はその家族と合せ當該企業に以上參加してゐる場合に於ける企業の一時的ならざる事業資本強化のための債務利子は扶助の對象とならない。仲介者又は信託者乃至は會社による參加も直接の參加と同様である。本規定の解釋に付ては營業稅法の規定が準用される。

八、停止事業の維持及待期と關係ある限りに於ては保險料

九、必要ある限りに於て特許權及特許の保持費

一〇、營業經濟組織への負擔金（※）

（※）營業經濟は經濟會議所、商工會議所、*Reichsgruppe, Reichsverkehrsgruppe* 等の強制加入組織に分れ所屬員は一定の年額負擔金を支拂ふを要するものである。

第六條 概 算 拂

一、事業群は經濟群の申請に基き第五條一、二及四に規律ある個々の規律の代りとして經濟群の範圍内に於て停止事業に支拂ふべき扶助金を概算拂として支拂はすことが出来る。此の事は交通事業群にも準

用される、概算拂手續とその額に付ては經濟大臣の許可を必要とする。ある經濟群の内に於て概算拂手續が爲されるとその概算拂を受くる支出に對する扶助金の供與は個々の場合に於て行はれないのである。

二、概算拂手續は申請企業をして第五條一、二及四により停止事業が受けた扶助金を使用する義務から免脱せしむるものでなく又該企業は所要係費を各項目別に記帳し要求があれば之を證明せねばならぬことにも變りはないのである。

(C)

特別の場合

第七條

特別の場合に於て之が正當と認めらるゝときは第四條第五條及第六條の規定は個々の場合につき申請企業に對しては有利にも又不利にも之を變更することが出来る。

(D)

申請手續

第八條

一、事業群は下級群に對して、扶助供與申請手續に關する方針を定め之を發布する。交通事業群もその領

域に於て手續を定めるのである。

二、扶助供與は經濟群、交通營業に於ては交通事業群が決定する、決定されるべき事項は所管商工會議所に報告せねばならぬ、此の會議所が八日間内に異議を申出さぬときは當該決定事項は申請者に送達せらるゝのである。

三、扶助金の支拂は事業群及交通事業群が規律する、之等は扶助供與に際し無條件に必要な標準を遵守することに付配當せねばならない。此の目的のために、下級群に對し扶助金計算に關する拘束的指示を爲すことが出来る。

(E)

抗告手續

第九條

事業群及交通事業群は抗告手續に關する命令を發布する、之は獨乙國經濟會議所の認可を得ねばならない。

(F)

檢査

第十條

事業群は下級群の決定した扶助を凡て検査する権利する、検査の結果異議あるときは、之を事業群に設けられある委員会が決定するが之は經濟群の決定を申請者の有利にも不利にも變更出来るのである。

交通事業群に付ての検査の権利は獨乙國經濟會議所内に在る、交通事業群の代表者より成る委員会に屬するのであり之は又異議に付ても決定を爲すのである。(アー・ピー・チュ)

戊、經濟界に於ける共同救濟の範圍に於ける賦課命令

獨乙國經濟會議所は一九四〇年五月三日の經濟界に於ける共同救濟に關する命令施行のための第一次命令第六條により與へられたる權限により賦課命令の設定及賦課率の決定に關する原則を定める。

(A)

賦課の基礎

第一條 賦課の測定標準

一、賦課は原則として、賦課義務ある企業につき財務官吏より要求せられたる基本營業稅額の百分率により定められる。

二、事業群及交通事業群は獨乙國經濟會議所の承認を経て、その所管範圍内に於て夫れがより合目的であると認めらるゝ限り、その所屬員より徵集すべき必要な財源に付て他の測定標準を採ふことが出来る。

三、第二により各群に對し發せらるゝ特別の賦課命令についても本令の原則は準用されるのである。賦課命令は獨乙國經濟會議所の承認を要し之は又經濟大臣——交通事業の特別賦課命令に付ては交通大臣の認可を要す——の認可を要するのである。

第二條 賦課年度

一、賦課年度は會計年度である。

二、最初の賦課年度は一九四〇年四月一日に始まり一九四一年三月三一日に終る、本年度に於ける賦課の標準は一九四一年度の營業税に付標準となる統一的基本營業税額である。同様の事は後の賦課年度にも適用される。

第三條 前納、追加賦課金

一、賦課に付ては先以て常時の扶助金需要を充たす爲前納が徴收せられる。前納金には利子が付かない。之は徴收の時期に於て、最近に要求せられたる統一的營業税額の百分率により決定され徴收せられるのである。同様の事は第一條第一項の場合にも準用される。

二、前納に付ては各賦課年度毎の終局的賦課の徴收の際計算される。

三、必要なきには、追加賦課金も徴收し得るのである。

第四條 控除

一、賦課義務を有する企業から要求された以下の統一的基本營業税額は賦課の計算の際控除される。

團體稅納付義務ある企業に付ては

四五〇・〇〇RM

他の凡ての企業に付ては

二七〇・〇〇RM

二、第一條第二項の場合に於て必要なときは相應する規律を爲すのである。

第五條 免 除

次のものは賦課及前納から免除されるのである。

A、戰時經濟上の措置により經營が停止した企業に付ては前納及賦課及追加賦課金にして停止發生時期後に納付義務發生せるもの、若し企業が全體として自己の内部にて相殺を爲し得られ又他の企業と相殺せられるとき即ち税法上の原則により經濟上の一體——税法上の組織共同體——を爲すものであるときには免除はせられない。

B、賦課年度に付き、營業經營體より所得稅及團體稅法に所謂利益が擧げられなかつた企業

第六條 特別の場合に於ける割引

一、賦課義務者に於て、支拂請求官署に對し、當該賦課年度に於て請求されたる收益を基礎とせる基本營業稅額が統一的基本營業稅額の $\frac{1}{2}$ 以下なることを證明せるときは、その賦課金は割引を受けられる、此の場合に於ては賦課金は收益を基礎とせる基本營業稅額の一・五倍と算定せらる、資本金を基礎とせる營業稅額は賦課金算定の場合には適用せられない。支拂ふべき前拂金に付ても同様である。

二、賦課義務ある企業に於て、賦課年度中に於て爲すべき前拂金に付て又は所謂團體稅が利益減少のため

税務官署より低減を受けた事の證明を爲すときは之が割引を受けられる、前拂金の割引の高は統一的の基本營業税額の範圍に於て示されたる利益減少に付算定さるべき部分に相應するものである。

三、一及二による割引は必要な場合に於ては第一條二の場合にも準用される、問題となつて来る群は、獨乙國經濟會議所の同意を経て個々の場合に關する方針を定める。

(B)

賦課手續

第七條 計算の基礎材料

一、一九四〇年二月一九日經濟界に於ける共同救済に關する命令第二條により賦課義務ある企業は、その群に對し、要求により、前拂金及決定的賦課金の計算に必要な基礎材料を一定期日までに提出せねばならないのである。一定の事業群に於て本令第一條二、三により資金捻出につき統一的の基本營業税額以外の標準を持つてゐるときは、群に對し統一的の基本營業税額をも併せて報告せねばならぬ。それは右税額が普通の場合に於ては前拂金及決定的賦課金の標準を構成することがあり得るからである。

二、賦課義務ある企業は群に對し賦課の計算、前拂金の計算に必要な報告を爲さねばならぬ。右企業は又群の要求により營業税納入通告書を提示したりその他の證據材料を提出する義務を有する。

三、數群に屬する企業は一及二にある義務をその主たる保護群に對して負ふ。此の點に關する個々の點は事業群が決定する。(第九條一)

四、企業が數個の事業群又は交通事業群又は事業群に屬する外に交通事業群に屬するときは問題を生じたときは申請により獨乙國經濟會議所が、共同救済に關しどの群が主たる保護群たるやを定める。(第九條二)

第八條 決定及徵收

一、下級群はその事業群に對し定められたる期日までに、當該群より保護せらるゝ賦課義務ある企業の統一的基本營業稅額の全體額を報告する、右報告は前拂及決定的賦課金に標準となる統一的基本營業稅額の全體額に關したるものなるを要する。

二、報告の到達を基礎として事業群及び交通事業群は需要充當に必要な賦課率及定め、當該賦課年度に爲すべき前拂金、決定的賦課金必要な場合に於てはその群全體にわたり統一的に追加賦課金をも決定するのである。

三、事業群は下級群に對し賦課金徵收を委託することが出来る、手續及支拂時期に關しては事業群に於て下級群につき統一的に定める。

第九條 數群に關する企業の所屬

一、一事業群中に於て數個の群に屬する企業はその報告を主たる保護群に提出すべきである。事業群は問

題の場合には申請により、どの群が主たる保護群なりやを決定する、關係群にも之を通達する、此の決定は本令第七條三により爲さるゝ規律にも適用される。

二、數個の事業群乃至は交通事業群に屬する企業は全事業の大部分が屬する處の事業群乃至は交通事業群に對しその所屬性を申告するのである。その群が更に關係群に對し通告を爲す。獨乙國經濟會議所は問題があれば申請により計算の基礎材料の分配が——基本營業稅額——關係群間に如何に分配せらるべきかを決定する、此の決定は第七條四の場合にも適用される。

第十條 見 積 要 求

一、第七條により要求された計算基礎材料及報告の提出を爲さず又は正當の時期に提出を爲さざりし企業に付ては所管の群より見積りにて要求されることとなる。群は所管商工會議所に對し遲滞せる企業の見積りに必要な材料を要求することが出来る。

二、見積要求は直ちに法律上有効にして且之により徴收し得るのである。

第十一條 延 滞 追 加 料

一、賦課義務ある企業が支拂期に在る金額を一四日以上納入延滞したるときは之は罰として延滞追加料を徴收せられることとなる。延滞追加料は延滞額につき一月毎にその百分の一であるが最少限度五RMを徴收される。

二、延滞追加料の免除はない。但し從來賦課金は適時支拂はれ居り且延滞した事は宥恕すべき事情に基い

てゐるときは、その徴收は之を見合はせることが出来る。

三、延滞追加料の延滞追加料を課することは出来ない。

第十二條 監

視

事業群及交通事業群は凡ての賦課手續監視の責任が在る、之等は下級群に對し指示を爲し要求額の適時支拂、必要な場合にはその強制徴收を保全することが出来る。(アー・ビーチユ)

己、經濟界に於ける共同救済の範圍に於ける相殺命令

獨乙國經濟會議所は一九四〇年五月 日の經濟界に於ける共同救済に關する命令第一次施行命令第六條による授權により以下の如く、共同救済に必要な財源の舉出についての群の分前の決定及不足額の相殺に關する相殺命令を發布する。

第一條 賦課最低率

一、各賦課年度初頭に於て獨乙國經濟會議所は統一的基本營業稅額の百分率により、當該年度分の賦課最低率を定める。

二、各事業、乃至は交通事業群は先づ以て前拂金として凡ての賦課義務ある企業より此の最低率を徴收するのである。群に於て統一的基本營業稅額以外の標準を有するときは賦課最低率は他の方法により計算されるが、賦課義務ある企業に付統一的基本營業稅額全體につき最低率が適用されたとき生ずるだ

らうと思はれる高に至る様爲されねばならない。その際に於ては、割引、免除及賦課命令第四條、第五條及第六條一の割引をも考慮せねばならない。

三、扶助金を支拂ふ事業群及交通事業群は賦課最低率より生ずる收納金を自ら管理せねばならない。事業群銀行業及保險業はその收納金を直ちに獨乙國經濟會議所内に在る相殺基金に引渡す。扶助請求が賦課年度の四分の二期間の初まりでない場合に於ける事業群及交通事業群はその收納金を相殺基金に引渡す。

四、賦課年度内に於て扶助請求が生じた處の事業群及交通事業群は夫々、相殺基金中より從來同基金に拂込んだ額までの額に於て扶助金支出のための支出を請求し得る。

第二條 普通賦課率

一、獨乙國經濟會議所は賦課年度について統一的基本營業稅額の百分率に於ける普通賦課率を決定する、普通賦課率は、之により賦課年度に於ける經濟共同救濟實施費の約半が、凡ての賦課義務ある企業より統一的に徵收し得る限り、賄ひ得らるゝ如く定めらるゝのである。

二、賦課年度に生じた扶助の請求が賦課最低一率（第條）では賄ひ得ない事業群及交通事業群はその所屬員の賦課義務ある企業より普通賦課率の高に達するまでの前拂を更に要求する事が出来る。第一條第二段の適用あり。

三、事業群及交通事業群に於て普通賦課率より賦課年度に於ける扶助請求を賄ひ得ぬときは之等は相殺基

金よりの支拂を請求し得る。

四、相殺基金に集められたる額が、之に對する要求を充すに足りないときは、先づ凡ての事業群及交通事業群は獨乙國經濟會議所の要求により未だ残つてゐる賦課最低率の徵收を爲し之を相殺基金中に納付せねばならない。

五、扶助請求が四の收納金でも充足されぬときには獨乙國經濟會議所の要求により事業群及交通事業群をしてその所屬の賦課義務ある企業より更に賦課を徵せしめなければならぬがその額は凡ての賦課義務ある企業より普通賦課率の徵收に至るまで、必要の程度に應じ獨乙國經濟會議所より定めらるゝのである。第一條二第二段の適用あり。

六、賦課年度に於て凡ての賦課義務ある企業がその年に定められた普通賦課率まで支拂つて了ひ尙且扶助請求が存するときは、事業群及交通事業群はその所屬の賦課義務ある企業より更に賦課を徵せねばならない。此の追加賦課は獨乙國經濟會議所が現存の需要に應じ統一的營業稅額の百分率により統一的に定めるが、之は經濟大臣の、大藏大臣及價格構成長官と協議して定めた當該賦課度に於ける最高賦課率を超ゆるを得ない。第一條二第二段の適用あり。(アー・ビーチユ)

自動車營業に關しては一九四〇年五月一六日に Reichswirtschaftskammer から扶助供與に關する原則が示されて居るのであるが之に關し交通事業群、自動車營業部の Hauptgeschäftsführer たる Dr. Frank 氏の説明がある。之を掲げてみると次の如くである。即ち

經濟界に於ける共同救済

自動車運輸の範圍内に於ける經濟共同救済の本質及目的に付てはまだまだ多數の不明瞭な事柄があつて申請の種類やその中に包含されてゐる扶助希望から一體如何なるものが現はれて來るのやら未だ不明なのである。

獨乙に於てはただ一種類丈の根本原則のみで行はれた處の戰時措置などいふものは一つもないことは皆知つてゐる所である。

戰時經濟上の措置に合致せぬ處の生産方法、戰爭の勃發により必要な材料や原料を得られなくなつたのも、戰時にはもう必要性の認められない贅澤品の製造を爲すもの等の諸事業は凡てその活動を停止せざるを得なくなつた事は間違ひない處なのである。

此の外に一定事業の強制的休止があるがこれは生産手段の統轄を爲して了ふ方がより一層よい能率を上げ、より目的に副ひ得ることを事實として示すに至つたからである。

素より之等の生産事業場を簡單に閉鎖したり消滅させて了ふことは決して責任あるものゝ爲すことでない。平和になつてからは此の休止してゐる事業は出來る丈に速かに前線から歸還して來た兵士に對し仕事とパンとを與へる爲めに復活されなければならないのである。

但し之は單に生産事業場や勞働職場の維持及その内に在る機械や設備の保存のみに關するものではなく換言すれば經濟界に於ける共同救済は企業者の私經濟的利益や之に關する個々人の利益の保持を對象としたものではないのである。

一九四〇年二月一九日の經濟界に於ける共同救済に關する命令の施行は一九四〇年五月三日の命令によつて行はれたのであるが之は營業經濟及交通營業にも移牒せられたのであり之は新たな大きな使命の問題なのである。

工業方面にとつては、經濟界に於ける共同救済に關する命令は一樣の意味を有するものであるにも不拘、自動車營業に於ける所謂事業體の維持といふことは非常に少い意味しか有してゐないのである。それは事業が全然停止されてゐるとか又は建物、工場、ガラーヂ、給油場、又は車輛の保持を爲すとかの前提條件に合はないからである。

自動車營業に於ては事業體の維持といふより事業の存在そのものが問題となるのである。即ち困つてゐるところの自動車營業に於ては先づ第一に當該事業者の車輛が軍から買上げられてしまつたとか或は又この車輛が強制的に停止せしめられてゐるかの事態が存するからである。

その他、車輛の大部分を徴發せられたもの又は運轉停止を命ぜられたもの、而も殘存車輛では事業が水平線上に浮び上れない企業もあるのである。

故に交通事業群としては企業者の生存保持を目的とした努力を爲し續けたのであつた。戰時經濟上の措置によりその生存を危くされた自動車營業經營者をして所屬の地域的又は下級地域群長に對し當該事件審議の爲め會議を開く様願出る途を拓いたのである。之と全く別に、經濟界に於ける共同救濟事務を命ぜられたる獨乙國經濟會議所フイヒュウルトシヤフツクムマは一九四〇年五月一六日に至り扶助供與命令に關する諸原則なるものを發布したのであつて、此の扶助供與令なるものは次の通りである。

一、經濟界に於ける共同救濟を申請し得る企業は原則として當該事業が完全に休止してゐる事を要する。

自動車營業に於ては、その營業の個々の部分が、即ち車輛が經營外に置かれ殘存の車輛を以てしては、企業の維持及停止された企業に必要なコストを賄ふ收入が得られない時には、事業が休止してゐるものとして取扱はれる。

二、休止してゐる事業はその他に國民經濟的にみて維持する價值あるものたるを要する。此の問題は自動車營業に關する限り凡て然りと答へられ得るものである。

三、企業體としても先以て自助の方法を講じて見なければならぬ。當該事業に付て適合する限りは休止の場合に於ける事業自體の維持費は之を先づ以て自ら負擔せねばならぬのである。

が夫れは戰時に在ては各人共能ふ限り收入又は財産に關する損失を自ら負擔すべきだからである。

此の義務は戰爭終熄後事業の復活に必要な費用までも事業體の維持に出捐する事を強ひるものでないこと勿論である。

四、上記の諸案件が凡て充されると初めて經濟群乃至は交通事業群は申請企業者に對して事業體維持に關する扶助供與を爲し得るのである。

扱て一體如何なる支出が共同救済により爲されるのであらうか？ 之は我々の事業が最も興味を有するものである。私は茲に重ねて、共同救済は決して企業個人やその家族に對して爲されるものでないといふ事を申して置きたい。獨乙國經濟會議所の扶助命令は例外の場合を除き企業者はその勞働力をば無償にて休止された事業の中に致さなければならぬ事を定めてゐるのだ。

共同救済よりの金圓は以下の目的に對して使用さるべきものである。

一、經營施設、我々の場合に於ては、車輛も、直接の保持のために、建物や設備の滅失防止のために、機械動力設備の保持等のために使用さる。

二、他人の土地、建物内に當該事業が存するときは、同様の理由から、暖房、照明並に土地、

室等の賃借料の支拂のために使用せられる。場合によれば賃借の工場機械、給油設備その他に對する支出も同様に扱はれる。

三、事業の維持に必要な職員、機械の維持に必要な職員の俸給々料も共同救済金より支拂はれねばならない。又事情に應じて適當なる範圍に於て請求權が働く限りに於ては、既存契約より生ずる年金及俸給請求權に關する支拂に付ても同様である。

四、銀行、保險會社及物品の引渡による債權者に對する債務利子の問題は全經濟の保持のため扶助を供與し得るときは之も認められるが企業所有者又は家族にして當該商業團體設立に關係ある場合に於ける債務利子支出に付ては認められるものではないのである。

扶助資金は企業者の救済のため使用さるゝものに非ずといふ原則は此の場合に於ても確立されてゐるのである。尙從來の債務利子、滯納税金、クランケンカセ掛金、インヴリデン支拂金又は組織に納める金も扶助はせられない、のみならず如斯事業は救済に値するや否やすら疑問である。

五、ある企業者が所屬する交通事業群に支拂ふべき負擔金は之を扶助し得るのであるがそれは交通事業群や營業經濟の組織は戰時に於て相當の資金なくしては實行出来ない處の特別の使命遂行に當らなければならぬからである。

六、終りに特別の支出に付ても扶助を爲し得るのである。之に付ては私は、滅失して了ふと所有者にとつて非常な損害になる處の特許權や特權の保持に必要な手数料支出を擧げて置く。

或る企業者に對して扶助申請が認められると、申請に於て掲げられた目的にのみ之を使用し、要求によつてはその旨の證明を爲すべき義務を負ふこと素よりである。

最後に最も重要な點即ち、必要な資金を如何にして捻出するかの問題になつて來る。此の點に付ても獨乙國經濟會議所は關係大臣よりの委任を受けて所謂賦課の命令及相殺の命令に關し研究し且之を實行に移さなければならなかつたのである。

扶助金の捻出方に付ては、戰時にも不拘或は又恐らく戰爭のために充分以上の收入を擧げてゐる事業から徴收さるべきは勿論である。

此の負擔金から免除される事業としては基礎營業稅額二七〇Rm未滿即ち小企業にして納額義務の基礎となる年收が八〇〇〇Rm未滿のものであつて從て之等は共同救濟負擔金を納付しないのでよいのである。

基礎營業稅額二七〇Rmのものと團體營業稅額四五〇Rmを支拂ふべき企業とは賦課金納付に付ては同様に免除されるのである。

賦課金の年度は一九四〇年四月一日より始まり一九四一年三月三一日に終る。

賦課金の標準は一九四一年度の營業稅額に標準となる處の基礎營業稅額である。共同救濟申請を賄ふのに如何なる程度のもが必要になるか差當り判然としないので、そのために先以て一定の豫納を爲さねばならなかつた、之は最近に請求せられた處の基礎營業稅額の一定百分率を以て定められる。

一定條件の下に於ては豫納に際して免除又は輕減を受けられる。

共同救濟賦課金は義務納入金であつて之を支拂はない場合に於ては商工會議所により強制的に徴收せらるゝのである。

基礎營業稅額による賦課金の徴收といふ事が非常に面倒である場合には他の賦課金徴收方法を講じ得ることを賦課命令は豫定してゐる。

終りに、不足額を生ずると或る群は他の事業群からの資金で之を補充するといふ例の相殺命令に付て若干述べてみたい。

各事業群は獨乙國經濟會議所から決定された最低額を徴收せねばならない。各個事業群自身は此の最低額の收入により賄ふことになるのであるが、銀行事業群及保險事業群は此の收入を獨乙國經濟會議所に對し相殺基金として引渡すのである。

同様に剩餘金を示す事業群や交通事業群も相殺基金に之を引渡さねばならぬのである。

最低限賦課率は必要な金の前拂にあてることにしてゐるので、獨乙國經濟會議所は賦課金年度に付て基礎營業稅額の所謂普通率なるものを決定した。此の普通率は支出の約四分の三を賄ひ得る様である。

事業群又は交通事業群に於て此の普通率の收入からでもまだ賄ひ得ないことがあると、始めて相殺基金からの支出を請求し得るのである。特別に困難な場合に於ては、獨乙國經濟會議所は再度の賦課を命令し得る。特に相殺基金が使ひつくされたときはさうであるが、その際には義務を有する事業に付てあまり多くの支拂要求を防止するために一定の額に限定されねばならぬのである。

交通事業群自動車營業に於ける共同救濟審査事務所は必要の場合には地域群や地域群事務所の協力を要求する。特に申請者の經濟狀態が不明の場合には左様である。(以上)

扱て交通事業群自動車營業では所要扶助資金に充當するため本年七月三十一日公告を爲し所屬群員中の一定の者から前拂金として〃獨乙經濟共同救濟のための賦課金〃の納入を爲す様督促を行つたのであるがその公告の概要は以下の如くである。

一、賦課金は統一的基本營業稅額一九三九年度分の百分の十の前拂金であること。

二、戰時經濟政策遂行のための措置により事業を停止した所屬員は納入の義務なきこと。

三、統一的 basic 營業稅額が二七〇 R m 未滿（團體令支拂義務者は四五〇 R m 未滿）である所屬員も亦納入の義務なきこと。

四、手續の簡易化を圖る爲本所より統一的 basic 營業稅額が二七〇 R m 以上と認めらるゝ者のみに一定の書類を送附するに付受領後は相當欄に記入の上回送する事。

然らざる場合は本所の認定額にて賦課金徴收を爲すことあるべし。

五、納付期限は一九四〇年八月一五日までである。

六、納付期限は之を嚴守せられたきこと。

等である。茲に本所と書いたのは交通事業群自動車營業々務執行者の駐在するベルリン、シュアルツテンブルクニ、シュタインプラツツニを指す。以上の趣旨に基いて尙一九四〇年八月一日附を以て交通、經濟兩大臣の許可を得た處の *Unlageordnung* が交通事業群自動車營業より發せられてゐるのである。

第六 其の他戰時に於て特に強化されたる方策

以上は今次大戰に當りナチス獨乙が樹立した新しい戰時即應を目的とする陸運政策であるが

此の外に或は此の戦争を豫期し或は獨乙の國情から出發した原因により、今次大戦勃發以前から一定の方策を樹て實行を爲し來つたが戦争勃發と同時に之を強化するに至つたものがある。此の梗概を以下に於て紹介して見ることにする。

一、先づ第一にガソリン使用の禁止、液化ガス、高壓ガス其他ガスの使用獎勵

今次大戦前からガソリン國產の少い獨乙としては人造石油の製造及その使用を獎勵したり、或はガス發生爐を備付けてガス動力の使用を爲すことを獎勵してゐたのであつたが、先づ一九三九年四月二一日に於て四ヶ年計畫廳の下級廳たる鑛油監視所 (überwachungsstelle für

Mineralöl) 長より「瓦斯化モーターを有するバスに對する液體燃料使用禁止」が示達され

たのであつた。之によると一九三九年一〇月一日から定期運輸を爲す十六人乗以上のオットー・モーターを有するバスにはガス形の燃料殊に液化ガス燃料の使用が強制せられ、從來のガソリン燃料による走行は禁止さるゝに至つたのである。尤も特別の理由ある場合には此の禁止の例外を認められる事にはなつてゐた。之と同時に當時現在してゐた液化ガス倉庫は凡て交通事業群自動車營業部に登録を要する事となつた。一九三九年九月二八日には、交通大臣から右達の施行を控へてゐるので、特に注意的の通牒が發せられ、先づ車輛の改造は所定のバスは勿論ガソリン機關を有する貨物自動車にして一・五噸以上の積載量を有するものや、ガソリン・エ

ンデンを有する農、森林業用以外の牽引自動車、セミトレーラーまで行ふべきことを命じたのであるが、乗用車や一・五噸未満の積載量を有する貨物自動車、自動自轉車は除外されたのであつた。之が實施に當り繼續使用を許されたる車輛について詳細な調査を爲すべき事を命じ改造完成のものはその旨記入の上各關係廳へ提出、同廳に於てはその帳簿を整理すべき事をも併せて命じてあるのである。改造に要する裝置費は大抵二〇〇Rm—三五〇Rm位の様であつた。

次に一九三九年九月一六日及十一月二一日には交通大臣より發生爐ガス使用に關し通牒が發せられ、自動車交通監督長官の下にある發生爐係官の方面に於ける材料の配給を俟て自動車及發生爐製造者に於て、前掲係官の依託により、自動車手工業組合長とも協議の上各軍管區毎に、特別の組立及修繕工場を指定したり運轉者養成所を指定の上、改造に協力すべき事が命ぜられたのである。改造に際しては、税の減額、經費の減化により、所要改造費を償却することが考慮されてはゐたが、此の外政府としても Otto-motor を有するものゝ改造に付ては六〇〇Rm、Diesel-motor を有するものゝ改造に付ては六〇〇Rm、Diesel-motor を有するものゝ改造に付ては六〇〇Rm、同上の車の壓縮比の低下へ改造、同上の車へ高壓點火裝置を附加するものに付ては一〇〇〇Rmの補助金を交付することにしたのであつた。

液化ガス改造の場合の經濟的效果に付ては必ずしも判然としてゐない様であるが、之に關し Schöpke 氏の説明があるから以下に掲げてみる事とする。

液化ガス改造の場合の經濟的效果

商學士 M. Schöpke

本誌 (Der gewerbliche Kraftverkehr) 第一九號に於て法規に適合する如くに貨物自動車の動力を液化ガスに變化する事に付ての技術的前提條件が取扱はれたのであるから今日は此の動力によつて運轉せらるゝ場合のコストとか經濟性とかをペンツイン動力による場合と比較して見たい。

以下に於ては次の三點が主として取扱はれるのである。

- 一、設備の購入費及取付費
- 二、支拂はるべき自動車税の輕減
- 三、動力素のコストの比較

最近行はれた協定によつて設備及その取付に要する價格は二八〇 R m と統一されたのである。勿論當該車輛の構造に基き特種の費用の支出を時間的にみても材料からみても必要とせぬものなることを前提條件としてゐるのである。大體に於て此の統一價格は車輛所有者にとり從來の改造費より尠からず格安となつてゐるのである。

此の支出の反射としてはまづ支拂ふべき自動車税の節減を爲し得ることである。液化ガス使用の車輛に對しては從來のベンツイン使用のものに比して非常な低率の支拂が認められる。一九三五年四月一日以降に免許を受けたバス及貨物自動車に付ては半額で済む場合さへ往々あるのである。此の時期以前に經營下に在つたものは二、四〇〇K G以上の自重のものに付ては從來は二、〇〇K G毎に年々三〇R mを支拂はねばならぬものであつたが之が僅かに五R mに宜しい事に輕減されたのである。積載量を有しない牽引自動車に付ては既に最低率が適用されてゐたのが更に液化ガスの使用の場合は一定率の割引が適用される事になつたのである。一九三五年四月一日以前に初めて免許された牽引自動車に付ては税金は自重二〇〇K G毎に全重量二、四〇〇K Gに至るまで年々二〇R mの代りに一五R mを支拂はばよろしいし、之を超ゆるものは年々二〇R mの代りに僅かに五R mを支拂はばよろしいのである。上記の期間以後に於て使用し出された牽引自動車は液化ガス使用に改造後は同様に上記額を支拂はばよろしいのであるが、自重二、四〇〇K Gを超えると從來は一〇R mを支拂はねばならなかつたのである。特にやゝ重い古い貨物自動車にとつては大きな節約となるのである。例へば一九三五年四月一日以前に免許になつた自重五トンのものは、之が長い間使用されてゐたものであると年々五〇五R mを支拂はねばならなかつたのであるが、之が二四五R mで済む様になつたのである。

孰れにせよ此の自動車税の輕減により、既に一年丈けで以て改造に要する費用は之を或は相殺、少く共大部分は相殺し得る事になるのである。

ペンツイン使用の場合と液化ガス動力による場合の燃料費との比較に付ては一方に於ては消費量他方に於ては液化ガスの價格が標準となるのである。實績によるとペンツイン一・六立の使用は液化ガス一キログラムに相當する。即ち一定車輛が一立を要する距離は液化ガス〇・六二キログラム又は $\frac{1}{2}$ キログラムで走行出来るわけである。如斯して車輛所有者は自ら改造後の車輛に必要な液化ガスの量を知り得るのだ。

液化ガスの供給は周知の如く一〇日間無償貸與のボムン (Speicherflasche) で爲されるが、此のボムンは供給所に付て消費者自ら貸與を受けに行かねばならぬのである。交換も同様である。ペンツイン給油所に於ける一定基本數に拘束せらるゝ處の液化ガスの價格は全國同一な給油所相場たる一一キログラム〇・五一RMであり、ペンツインは一立〇・四〇RMなのである。上記のペンツインと液化ガスとの消費量比較關係をも考慮に入れてみると價格上の節約は約一五%と計算する事が出来るのである。大量購入に付ては一般的に——大量のペンツイン購入の場合と同様——一定の割引が認められてゐる。貨物自動車所有者は上述の支出即ち節約の可能性が、運送營業計算に際し全體として如何に作用して来るか。即ち一體液化ガスによる運轉の經濟性はどんな風であるかに興味を有たれるであらう。

先づ第一に年々の「固定經費」即ち車輛改造費及之より生ずる銷却費及利拂と自動車稅輕減とを對比してみる就中主として問題になる一・五トン以上の積載量を有する貨物自動車の改造に付て對比してみたい。一覽すると次の如くである。

積 載 力		自動車税軽減		改造費ヲ控除シテノ 約		銷却費及利拂費ヲ控除 シテノ節約	
一 ½ 屯	約	一二六・〇〇 R m	約	一五四・〇〇 R m	約	一二・〇〇 R m	
二 ⅓	小	一六〇・〇〇	小	一二〇・〇〇		八〇・〇〇	
三 ⅔ 四	新	二五〇・〇〇	小	三〇・〇〇		一七三・〇〇	
五 ⅓ 六 ⅔	古	四八〇・〇〇		二〇〇・〇〇		三七五・〇〇	
	新	二九五・〇〇		一五・〇〇		二二〇・〇〇	
	古	七一五・〇〇		四三五・〇〇		六三五・〇〇	

「新」とは一九三五年四月一日以後免許されたもの、「舊」とはそれ以前より經營のものを云ふ。改造費たる二八〇 R m は直ちに簿記せられ、その年の自動車税軽減額と相殺せられるのであるが、軽量の自動車に在つては左様に行き得ないのである。然し以下に掲ぐる運轉費より生ずる經費節約をも考慮に入れなければならぬのである。改造による費用を未だ期待せらるゝ經營期間にふりあてゝもやゝ小さな車輛の場合でも税軽減だけで年々一定の節約になるのである。

勿論、運轉費の年々の總節約額は走行數量に係るものである。

上述のペンツインと液化ガスとの間に於ける消費量及價格の差異からして次の如き表を知り得るのである。

種 載 力	走 行 耗 料……… 耗ノ場合ノ節約				
	100 K m	1 K 000.0 l	11 K 000.0 l	10 K 000.0 m	10 K 000.0 m
一 ½ 屯	1・30 R m	1・30・00 R m	2・60・00 R m	2・90・00 R m	5・20・00 R m
二 一 三	1・80	1・80・00	3・60・00	5・40・00	7・20・00
三 ½ 一 四	2・30	2・30・00	4・60・00	6・90・00	8・80・00
五 一 六 ½	3・20	3・20・00	6・40・00	9・60・00	1・28・00

燃料消費に於ける差異と共に油脂の一定量の節約もあることを注意せねばならぬのである。ガス形の動力素を用ふる場合に於ては油脂を薄めることが生じないから始めから少量の油脂を計算して置く事が出来るのである。上記の一覽表からみて、大きな車輛で大量の走行料を有する場合には非常な節約の數字を期待し得ることが判るのである。

一定の條件の下に於ては如何なる節約が全體として爲されるかの例を擧げてみたい。年々二五、〇〇〇 耗の走行を爲す三 ½ 一 四 トンの急行貨物自動車については改造コストの消却及利拂費を控除しても自動車税に於ける節約が一七〇 R m 在る、更に運轉費節約として五五〇 R m 従て全部で七二〇 R m の年節約になる。すぐに改造費を消却して了へば自動車税よりの節約が二五〇 R m、之に運轉費節約が五五〇 R m、計八〇〇 R m となり之から改造費二八〇 R m を引去つても五二〇 R m が實際の節約額となるのである。

牽引自動車營業に付ては必ずしも全部が如上の利益を受けるわけには行かぬのである。それは支拂ふべ

き自動車税の額があまり異はぬのみならず年間走行料があまり多くないからである。實際に於ても牽引自動車の液化ガスへの改造はあまり行はれない。それは之等は主としてディーゼルモーターが裝備されてゐるからである。此の自動車へ液化ガスを利用する事は目下の處行はれてゐない。

鞍付牽引自動車 (Sattelchlepper) は反之貨物自動車に於けると同様な條件の下に在る。

以上の説明により貨物自動車所有者は液化ガスに改造せられたる車輛の經濟性に付て稍々正確な觀念を得らるゝであらう。(Der gewerbliche Kraftverkehr 誌一九三九、一一、一五號より)

二、貨物自動車製造の型式限定

次に Motorisierung の政策の實施により自動車の製造が盛に行はれたのであるが、此のために勢ひ自動車の型式や部分品の規格の亂雜が惹起されるに至つたので、先づ一九三八年一月三〇日に至り「貨物自動車製造に於ける型式限定」に關する命令が四ヶ年計畫遂行に關する命令に基き公布せられ貨物自動車の新形式の製作に付ては自動車交通監督長官 Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrzeugwesen の許可を要することとなり、又同官は從來認められてゐた貨物自動車の型式に付ても制限を加へ得ることとなつたのであつた。次に一九三九年三月二日には自動車工業に於ける型式限定に關する命令が公布せられ、自動車及其の部分品の製造に付ては凡て自動車交通監督長官の許可を受くべき事となり、同官は製造事業者の差當り遵守

すべき建造方法、ブルーラム等級、型式數、積載制限量を定むることを得、更に同官よりは自動自轉車用モーターの製作を爲し得る工場が指定される事となつたのであつた。又一九三九年六月八日には交通大臣から之等に附滯した通牒が發せられ前掲自動車交通監督長官からは數次にわたる施行細則が發令されてゐるのである。交通大臣は乗用車、貨物自動車に付て主なる型式、附帶型式及特別型式の三を定めてゐるのである。一九三八年以來着々として之等の型式數の整理に當つてゐるのであり、自動車交通監督長官たる Schell 中將の名により Schell-Programmi として呼ばれてゐる。

三、其 他

以上の外國内輸送機關の根幹たる Reichsbahn に於ても若干の變化があつたのであつた。即ち、前記の Motorisierung 政策の實施により Reichsautobahn の大建設の事があり、そのため Reichsbahn に必要な車輛の更新、増加その他設備の新設は一九三八年末まで一時抑へられた形にあつたのであつた。一九三八年末に至り國際政情の不安定や Reichsautobahn 建設の一段落の見透の付いた事等から再び Reichsbahn に必要な工事、工作費に付て配慮が爲されるに至り、一九三八年二月西ドイツ鐵道百年祭式場に於ても交通大臣 Dr. Doppenhauer 氏はその旨を演示し Reichsbahn のため喜んでゐたのであつた。その内 Süddeutschland, Österreich-

ich, Memel 等の歸屬の事あり之等の地方に對する設備の改良にも多額の費用を支出したのであつたが、此の状態に於て戰爭勃發を迎へるに至つたのである。

戰爭勃發と同時に Reichsbahn の運営は全面的に軍事輸送に向けられたのであつた。先づ

一九三九年一二月までは大部分の旅客列車の運行は停止されて大都市附近の通勤輸送と生活必需品の輸送にのみ限定せられたのであるが、大都市間の幹線的輸送 即ち ベルリン—ミュンヘン、ベルリン—ウィーンに付ては公務旅行、商業上の止むを得ざる旅行の必要上、漸次回復することゝし差當り一日一往復宛を寢臺車を附し運行する事としたのであつた。一九三九年から一九四〇年にかけての冬には例年になき寒さが襲來したゝめ、運河の結氷による平水航路の杜絶、鐵道作業の困難等により又々輸送上の困難が生じ一時はベルリン、カッセルを結ぶ直線を直徑とする圓内の貨物輸送の受託停止を爲した程であつた。然し寒氣の緩みと共に漸次輸送方面も回復し出し大體作業の基準を一九三六年（列車回数、列車速度）度に置き稍之に近くまで回復する様になつたが、旅客列車は一九四一年春現在に至るまで運行回数半ば位までは不定期運行であり、運行時間も時には亂れることがあるのである。之には燈火管制による作業の困難等が作用してゐる事は勿論である。此の間貨物輸送方面に付ては特別の任務が課せられてゐたが、夫れは大體に於てドイツの石炭をスウェーデン、デンマーク殊にイタリーに輸出するため

の輸送であつて、イタリア向けだけでも一時は一日三十本からの貨物列車を起したと稱されてゐる程であつた。收支状態は、軍事輸送以外の旅客、貨物収入は例年よりも寧ろ増加してゐるとの事であつて、之を見ても如何に制限された車輛で以て多數の客貨を輸送したかがわかるのであるが、交通省配車課長の談によると Reichsbahn は戦争勃發後の一年間に例年の輸送量の一四〇%を輸送してゐることであり、旅客輸送の方面に於ても屢々旅客輸送の制限策を講じたとの事である。

要するに Reichsbahn としては、一方に於て外國への重要輸出品主として石炭の輸送を確保しつゝ國內輸送にも一九三六年程度のサーヴィスを提供し、他方軍事輸送を續け占領地域例者 ポーランドの一部に於ける回復事業をも繼續しつゝ比較的健全な運営を續けてゐるといふ事が出来やう。

四、ライヒスバーンの戰時對策梗概

陸運機關の大宗たるライヒスバーンに於ても今次大戰勃發と同時に作戰輸送の方面にまた國內主要運輸の確保にその全能力を集中したこと勿論である。

作戰上の必要殊に機動を要するときは一定の期間（例者 ポーランド戰の場合に於ける一週間（の如き）内は特殊の輸送例者通勤輸送、生活必需品輸送を除いた他の一切の輸送を犠牲に供

して作戰輸送に専念したのではあつたが、根本的には矢張り國內主要輸送の確保といふ事に考慮したのであつて、殊に一九三九年冬の百年來の寒氣襲來、應召その他による人員の減少等と闘ひ乍ら、茲數年間の技術上の進歩を犠牲にし一九三六年現在のダイヤを主としたにせよ兎に角まづまづ作戰輸送と共に國內主要運輸の確保を爲し得たものゝ如くであつた。

以下に於て筆者が伯林を去る少し前ドイツ交通省關係局課長との間に爲した質問應答の大意を述べてみる。

問（一）、一般交通の抑制を行つたか。

答 一般交通の抑制は行はなかつた。但し軍事上、輸送上の必要により特定區間の一般輸送停止を爲したことはあつた。

問（二）、軍事輸送と一般輸送との扱方如何

答 軍事輸送はその必要があるときは全能力を擧げて之を完遂するが、その時期が経過したらば一般輸送を出来るだけ確保する。軍事輸送擔當部門は交通省鐵道部軍事輸送課（スル・アプ・アルシク）であり、地方的には交通大臣が地方鐵道局長に一應委任し地方鐵道局長は之を運轉部長（多くの場合之は副局長であるが）に再委任してあるから地方的の軍事輸送擔當官は各局の運轉部長である。運轉部長は軍事方面の要求を検討して所要ダイヤを編成するのであるが、運轉部長の要

求する此の方面のダイヤは優先して扱はれることゝなつてゐる。尙戦争勃發後軍の要求により多數の軍用休暇列車を編成したのであつたが運用効率がよくなかつたのでその後右列車もその五〇%だけは一般交通に開放する事としたのであつた。又所謂オルガニザチオン・トリト(O・T)所屬人員輸送に付てはO・T内にライヒスバーン連絡官を派遣してあるので充分な連絡が採れて居る。

問(三)、ライヒスバーンは人事問題を如何に處理したか

答 ライヒスバーン職員中、應召者、軍交通機關への派出員等あり人員の不足を告げて來たのであつたが、新規採用は四ヶ年計畫廳から青少年勞務者採用順位が各事業毎に定められて居り中々鐵道部門へは廻つて來ないので大要次の如き方法で職員の補充を圖つてゐる。

一、退職者の再採用

二、女子の採用(運轉に直接關係なき部門へ、現在約八萬人在職中)

三、敵性なき外國人の使用

四、捕虜の使用(運轉に直接關係なき部門へ)

五、新規の採用

その他現在職員の教習期間の短縮、勤務時間の伸長等の制度をも併用しまた特定の職務に付

ては「召集免除の地位」を認めて貰つてゐる。

問(四)、占領地の鐵道行政の組織は如何

答 占領地に於て一般交通に開放された部分は軍司令官又は總督(舊ボールランド領)の下に軍
 交 通 局 を置き關係外國人を使用しライヒスバーン職員指導の下に鐵道及平水
 航路運輸を行はしめてゐる。尙國際自動車交通に付ては同じく軍司令官の任命にかゝる近距
 離交通監督官が之を監督してゐる。

問(五)、ライヒスバーン及地方鐵道、軌道等の財政狀態如何

答 先づライヒスバーンに付て云ふとその財政狀態は頗る健全であると云ひ得る。一九三七年
 以來その鐵道網の増大はあつたが次の如き成績を示してゐるのである。即ち、

	一九三七年	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
作業收入	百萬ライヒスマルク 一、一八六・二	百萬ライヒスマルク 一、四三二・三	百萬ライヒスマルク 一、六〇〇・一	百萬ライヒスマルク 二、四三〇・四
旅 客	二、九五九・〇	三、三三九・五	三、七七〇・九	四、七一九・九
貨 物	二九五・〇	三四五・七	三五一・九	四五二・三
其 他	四、四〇〇・二	五、一三三・五	五、八二二・九	七、六〇一・六
計				

計	作業支出			
	運輸費	維持、改良費	施設費	車輛
	百萬ライヒスマルク	百萬ライヒスマルク	百萬ライヒスマルク	百萬ライヒスマルク
	二、二〇九・三	一、〇〇四・五	二、六八六・八	三、一五八・〇
	七九二・一	四、〇〇四・九	一、三九一・一	一、八三三・〇
			八三三・一	一、六九四・五
			四、七二一・四	五、三五四・三
				七、二九一・九

延長杆程は次の如くである。

一九三七年	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
五四、五三・四四 杆	六二、八二・〇五 杆	七二、八三・〇三 杆	七二、一七・〇三 杆
（リユーベツクイベユヘン鐵道、ア ラウシエウイヒ州有鐵道の買収 及ズデーナンガウ及オストマルク の併合により八三〇一・五九杆を 増加せり）	（ラウジツツ鐵道の買収、メーノル ラン、及オーストリア地方の 併合により八四九・九九 杆を増加せり）	（オツペンマルメデイ鐵道の買収 及エルザス・ロートリンゲン並に ルタセナルク鐵道の部分管轄に より八九三・〇〇杆を増加せり）	

私設鐵道及軌道も大體に於て好調の一路を辿つてゐる。原因はやはり自動車交通の制限が主たる如くであり、補助金交付額も戦時になつてからは少く済む様になつたのである。

収入	一九三七年	一九三八年	一九三九年
百萬ライヒスマルク	百萬ライヒスマルク	百萬ライヒスマルク	百萬ライヒスマルク

計		私設鐵道		軌道	
支		出		私設鐵道	
計		百萬ライヒスマルク		百萬ライヒスマルク	
一〇六・八		九五・三		一一四・〇	
七四・九		八〇・四		八七・九	
一八一・七		一七五・七		二二一・九	
九五・九		八五・三		一一四・六	
六八・〇		七三・九		七六・五	
一六三・九		一五九・二		一九一・一	

問(六)、ライヒスバーンに於て運賃値上を行つたか。行つたとすればその目的は何か。

答 ライヒスバーンの収入増加は大體に於て旅客の激増と貨物の輻輳とからであるが、戰時に於て能力以上に客貨の殺到することは出来る丈け避けたいので、先以て各種割引制度や例外タリフ(割引運賃)の整理引上げを行つたのである。即ち旅客運賃の方面では社會政策的見地等より必要止むを得ざる八種の割引制度を残し他の一三種の割引運賃を一九四〇年一月一五日より廢止し急行料の引上げを行つた。貨物方面では主として自動車對策上制定されてあつた處の例外タリフの根本的整理を行つたのであるが、之等の値上げによつても所期の多客及多數貨物輸送の問題は解決することが出来ずに今日に至つて居る。尚休暇季節、祭日等に

旅客が一時に殺到することを防ぐために二三週間前より 乗用許可券^{ワイルドスイングス・カルテ}制度を設け先着の者から（前大戰の場合には、旅行の必要性を認定して許可證を交付する主義を採つたが虚偽の申告多く此の方法の失敗であつた事を經驗した）乗車券を購入せしめる方法を採つてゐるが此の制度は多客整理上相當効果があつた様である。

ライヒスバーン當局としては大體以上の如き根本策を以て戦時輸送の完遂を期したのであるが組織方面に於ける改變はさしてなかつた様である。戦時になつてから戦時即應のための組織方面に於ける變更の要を述べると次の如くである。

一、四ヶ年計畫廳ゲネラル・ベフオルノヒツイヒテ・フュグ・デン・ラフトヴァールウエーゼン自動車交通監督官（シエル陸軍中將）を交通次官補兼務としたこと。

此の方法により交通大臣と四ヶ年計畫廳長官との連絡を圖り併せて交通大臣の自動車交通行政に關する諮問機關を完全ならしめたのであつた。

二、各地方廳内へ近距離交通監督官及交通調整官を派遣し現地自動車交通行政の指導を圖らしむることゝしたこと。✓

三、中央、地方及地區毎に前掲の如く交通指導委員會組織を設けたこと。

四、大貨主團體（例者 石炭シンデケート）大勞務組織（例者 オルガニザチオン・トート）

（連絡官を派し輸送上の連絡を充分ならしめたこと。

以上の外黨自動車團の協力を得て自動車交通の監視に當らしめた事や所屬職員を野戰鐵道監視の下に派して計量に參與せしめた事なども擧げることが出来やう。

尙終りにライヒスバーンの名は一般に知られてゐるが獨乙交通省殊にその組織はあまり知られてゐない様であるから參考として一九四〇年末發刊せられた交通省ドクター・キツテル氏及ドクター・ウエアマン氏共著の「ドイツ交通省」の抜萃を附録に掲げて置く。

第七 結

語

以上陸運事業に關し戰時に於て樹てられた主要方策を略述した積りであるが、尙此の外に自動車の責任保險を強制する方策や事故防止の意味から自動車の速度を制限する方策等も擧げることが出来る。之等の諸方策の目的は勿論戰爭の完遂、國防の完璧を圖るに於けることは勿論であるが、大體分類して考へて見ると次の如く云ひ得ると考へるのである。即ち

第一、軍の自動車化の確保

今次大戰に於ける軍の機動について自動車（單に軍用自動車として特別に建造されたもの、

みでなく）が如何に必要であり且役立つたかは周知の事であり、そのためには軍としては民間殊に經濟方面に活動してゐた車輛の大々の微發を爲したのであつた。上述の諸方策の内之に關係のない方策は一つもないといつてよい位に軍に用ふる自動車（自動車）の補充が大切であつたのである。以上の事は單に自動車（自動車）の車輛のみに付て言ひ得るのみならず之が運轉者に付ても同様であり平常時から緩急ある際の用意に主として兵役義務者の自動車操縦訓練を爲してゐた黨自動車部（NSKK）でも直屬の學校に於て應召者その他の短期自動車訓練を盛に行つたのであつた。要するに此の軍の自動車化の確保のためには例の Reichsleistungsgesetz を始めその關係法令が充分な根底を構成してゐるといふ事が出来やう。

第二、銃後の重要經濟の確保

上述の如く軍の自動車化を確保するためには Schell 中將の述べてゐる如く經濟方面から多數の車輛が引抜かれる事を覺悟せねばならないのであるが、戰爭を完遂する爲めには國內に於ける四ヶ年計畫の遂行、軍需工業の經營を始めとし國民生活の基礎を爲す様な重要産業は之を確保して行かねばならぬ事も亦當然であり之に必要な交通機關（運搬用乃至は通勤用の）はやはり出来得る限り確保して置かねばならぬのである。此の方面の考慮から近距離交通監督官、交通調整官の制度が設置されたと見ることが出来、遠距離貨物自動車輸送の制限、自

自動車の使用の一般的禁止などの方策をもこの意味に於て理解し得るのである。

第三、重要交通事業の壊滅防止

以上の措置は孰れも交通事業殊に自動車交通事業の經營を困難ならしむるものであり、又その他の戰時交通政策乃至經濟政策の遂行等により重要な交通事業經營が危殆に瀕することがあり得るのである。若し如斯事實が生ずるに於ては單に國民經濟上の著しい損失たるのみならず平和回復の際に於ける復員計畫にも齟齬を來す事になるので前掲の//經濟界に於ける共同救済//に關する制度が樹てられたのである。

以上の三方面から大體凡ての方策を理解出來ると思ふのであるが、最後に此の戰時陸運政策により從來のナチス陸運政策の特質たる個別主義の完全なる克服、交通營業に對する國家指導の強化及自動車交通の促進が如何に變更されたかに付て考察するに、第一の個別主義の完全なる克服及第二の交通營業に對する國家指導の強化といふ事は上記のいづれの方策に於ても之を認め寧ろ強調さへしてゐる事であつて、たゞ第三の自動車交通の促進といふ事が戰時の必要により一時的に大制限を加へられたに過ぎないのである。戰時下に不拘 Reichsautobahn の建設は着々續行せられ Volkswagen 工場は Hannover 附近にその偉容を完成させんとしてゐる現實をみれば、此の Motorisierung (經濟方面に於ける) に逆行せんとする如き方策は戰時對策

として止むを得ざるに出たる窮餘の策なりと判斷出來ると考へられる。従て平和回復殊に獨乙の勝利を以ての平和來復あらば前記の三特質はまたまた新獨乙の輝かしい陸運政策として認識さるゝに至るを信じて疑はないものである。(終)

「附 錄」

獨乙國交通省

(Dr. Th. Kietel und Dr. Wehrmann)
(Ministerialdirekten)
Das Reichsverkehrsministerium

第一 ドイツ交通行政の歴史的及組織的發達

一、ドイツ國全體としての交通といふ考方の發生

ドイツ國全體の交通を考へるといふ考方は、ドイツの國家觀念と密接な關係がある、ずつと昔は所謂 Reichsrussen といふ言葉にも現はれてゐる様にドイツ國といふ、全體としての考方があつたが後に到り各州 (Land) の高權の主張が強くなり、また前世紀後半に於けるプロイセンを中心とした Reichsidee により再びドイツ國全體を中心として考へる様になつて來たのであつた。

「交通」といふ事を獨自の行政の對象とするに至つた事はやつと最近の事であつて、バイエルン州に於て一九四〇に始めて交通省が設立されたのである。況や全國の交通を對象とする行政は尙後の事であり従つてドイツ國交通省 (Reichsverkehrsministerium) は各省の中で最も若い省の一に屬するのである。

前の大戦の始りまでは凡ての交通問題は殆ど全く聯邦國 (Bundesstaat) の手にまかされてあつたのである。各聯邦國に於ての處理もまちまちではあつたが、多くは大藏省に於て扱はれてゐたのである。ひどい

のは國有鐵道として外務省の扱ひになつてゐたのすらある。

プロイセンでは水路と一緒に工務省 (Ministerium der öffentlichen Arbeit) で扱ひて居つた。ドイツ國として一八六七／七一の憲法によつてわづかに立法權と監督權を有してゐたのである。自動車交通の方向に於ても各聯邦國公共の秩序を維持するといふ意味で内務省で扱ひてゐたのであつた。

二、第一次大戰後の交通行政

A、ドイツ交通省の設立と鐵道の引繼

大戰により交通具の沒收やら交通組織の潰滅やらの事情が発生したので、之を如何に更生せしむべきやの問題が大きくなり一九一七年には議會に於て交通問題は之を凡てドイツ國に集中すべしとの決議が爲される様になつたのである。當時の新憲法(八九、九七、一〇一、一七一條)によると、鐵道、水路、航行標識は之を短期間に國の手に引きつぎ、鐵道は統一的なる交通公企業として管理することを以てドイツ國の使命と爲したのであつた。之に基き一九一九年六月二一日の大統領の處分を以て交通省の設立が下命せられ國會議員 Dr. Bell 氏がその命令を奉じたのであつた。即ち當時の交通省は鐵道部、水路部、航空及自動車交通部の三部より成つてゐたのである。

一九一九年一〇月六日より、從來のドイツ國々有鐵道監理局 (Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen) 及ドイツ國鐵道監督局 (Reichseisenbahnamt) が交通省に併合せられその結果として二局より成る鐵道部を構成するに至つたのであつた。即ち第一局は「聯邦國鐵道引繼準備及エルザス、

ロートリゲンドイツ國々有鐵道清算事務局”であり第二局は從來の Reichseisenbahnamt の行つてゐた事務を扱ふ處の “鐵道監督局” であつたのである。一九一九年一月からは同年の秋に生じた困難を打開すべく、新たに、第三局として運輸局 (Verkehrsbehörden) が設けられ運輸施設の利用、改善を促進することゝなつたのである。又一九一九年一月の閣議決定により、從來野戰鐵道部に屬してゐた航路部も交通大臣の下に移される事と成つたのであつた。一九二〇年四月三日の聯邦鐵道移管法により一九二〇年五月五月からは、交通大臣が從來の Staatseisenbahn, 即ち新たに Reichseisenbahn となつた處の諸鐵道の最高の指揮を採ることゝなりそのために交通省は之が中央官廳となつた。此の事務を扱ふために前は戰時運輸局と稱してゐた部局が、交通省内の運輸局 (Betriebsabteilung) として、新設されたのである。同時に人事局及經理局が作られたのである。一九二〇年の夏終りには賃率局、工作局、電氣及燃料局等が設けられ、更に地方組織も從來の州官廳が交通省の下級廳に改正されたのであつた。

國法上からみると之等は一九一九年一〇月三十一日の告示及一九二〇年一月九日の大統領通牒により行はれたのである。此の通牒は次の様な文句が用ひられてあつたのだ。即ち、

“憲法ニヨリ交通ノ分野ニ於ケル、郵務ヲ除キタル、凡テノ問題ハ國ニ於テ之ガ處理ヲ行フコト、ナツタノデアルガ、ソノ爲メノ特別最高官廳トシテ “獨逸國交通省” が設立セラレタノデアル。

右官廳ノ長官ハ “ドイツ國交通大臣” ナル稱號ヲ有スル”

以上の如くして交通省の使命とする處は先づ全交通組織をして一つの統一的な中央廳の下へ集中するこ

とにあり換言すれば、國に引繼いだ處の鐵道や水路、自動車交通、航路、航空の行政を爲すことにあるのである。非國有の鐵道は交通省に於て國の監督權を行使するのである。之を要するに一九一九／二〇の交通省は鐵道部、水路部、航空及自動車交通部及航路部より構成されてゐたのであつた。換言すれば、ポストを除く全交通組織をその下に收めてゐたのであつた。

B、水路の引繼

ワイマール憲法によると一九二二年四月一日までに水路行政を國に移管することゝなつてゐた。一九一九年一〇月三十一日の通牒によつて交通省内に水路部が置かれ差當り、建設、維持及航路標識の事務を行ふことゝしたのであつた。一九二〇年の末には經濟省より電氣部を引繼ぎ、一九二四年四月一日は同じく内水航路施設に關する事務を引繼いで同部に於て扱ふ事となつたのである。經濟省に於ては同省設立當時内務省から引繼いだ處の航路經濟に關する事務を交通省に移管するには大きな反對があり屢々閣議に付された結果一九二六年五月二六日の大統領通牒によりやつと交通省への移管をみる様になつたのであつた。

C、航空局 (Luftamt) 及自動車交通制度

新設の交通省は大戰及革命時代に澤山生じた處の、ピスマルク式行政組織の一つたるドイツ國航空局 (Reichsluftamt) を引繼いだのであつた。之は正確にいふとドイツ國航空及自動車交通廳 (Reichsamt für Luft und Kraftfahrwesen) であつて、當時は内務廳、外務廳等と共に存在してゐたから今日の言葉でいへば一省に相當するものであつたのであるかの如き觀を呈するがさうではなく、上級の國家官廳たるに

すぎなかつたのである。その長官も次官級の人であつた。同廳ももと内務省に所屬してゐたのであつたが例の「全交通制度を統轄する統一廳たる交通省」に移管される事となつて來たのであつた。自動車交通の盛んになるに従ひ先づ一九〇九年に自動車交通規程命令が發せられたが之も内務廳令として發せられてゐたのであつた。一九二三年には議會が、自動車交通に關する立法を議決したのであつたが、各州に於てはその高權の侵害される事を恐れ、従つて統一的な道路政策とか交通事業の分野決定などいふ事は到底實施し得る状態になかつたのであつた。

航空の方面に於てもヴェルサイユ條約の束縛により又ロンドンからの恐喝により初めの中に到底物になりさうでもなかつたが Von Seeckt 中將の努力により先づ民間航空發達の萌芽がつみとられずに濟む様になつたのであつた。即ち同中將は Deutsche Luft Hansa 社の設立に成功したのであつたが議會も政府も之に對して冷淡であり一商會社としての保護以上を與へなかつたのであつた。どうやら航空の事が大事に扱はれる様になつたのは一九三三年に航空監督官が設けられ次でまもなく航空省が設けらるゝに至つてからの事である。勿論此の際 Hermann Göring の名を忘れてはならないのである。航空省の設置と共に交通省は航空に付ては干與しなくなつた要素よりである。

自動車制度が内務廳で扱はれてゐた時代は素より交通省で扱ふ様になつてからも、自動車は Luxusvehikel であるとか、經濟方面にも不用のものであるとか、鐵道の敵であるとかいふ如き考方が強く、之を指導し發達を健全ならしめ様とする考方は少なかつたのであつたが、交通省としてはあくまで此の後者の

考方により闘つて來たのであつた。

三、一九三三年までの間に於ける變遷と發達の不安定

各州では何とかして干渉をしやうとしたけれ共國有鐵道に關する交通政策は搖がじ得なかつた。實際的にも交通大臣が凡てをリードしてゐたからであつた。交通省の事務執掌も一九二〇年七月現在によると各方面について大部にわけて處理する事になつてゐるのである、即ち管理局、人事局、運輸局、運轉局、貨率局及經理局、之であつた、此の外に私鐵監督局の設けあつた事勿論であるかく組織を細分したがまだ充分といへなかつたのは、之でもまだ國有鐵道に關する交通省の監督權は比較的狭いものであつたからでありインフラチオンのために結局國に於て國有鐵道の財政を賄ひ、一九二四年二月一二日の命令を以て企業「ドイツチエライヒスバーン」を設立し之を交通大臣に於て指導することになつて始めて充分なる指導監督が出来る様になつたのである。同時に交通大臣は一九二四年四月三日の命令（ライヒスバーン内ニ理事會ヲ設クルコトニ關スル件）により理事長として指定されたのであり益々その効果を大ならしむる事になつて來たのであつた。

以上の如く交通省内部に於て形式的にはライヒスバーンの獨立の傾向がみられたが、實は之は *Dachplan* によるものであつて、一九二四年八月三〇日のライヒスバーン法により、一九二四年一〇月一日にライヒスバーン會社が設立される様になつて了つたのであつた。實質的にみれば交通省の支配下からライヒスバーンをもぎ取つて了つた事になるのである。即ち交通省に残存した鐵道政策上の權能は、形式的

な、ライヒスバーンに對する監督權、私鐵に關する監督權であり、一九三七年に至り國有鐵道の指導、監督權をとりもどすまで之がついたのであつた。即ち水路の建設、維持を除けば交通省は單なる立法及監督官廳たるに過ぎなくなつて了つたのだ。即ち國有鐵道はライヒスバーン社へ、航空は半官半民のルフト・ハンザ株式會社へ、自動車や平水航路は昔からの私人の手へ奪はれ名もなき監督權と若干の權限を有することが一九三三年までの交通省の眞の姿であつたのである。

四、一九三三年の事態以來の組織的變遷殊に自動車交通及路面交通に付て

交通一般に關する以上の如き狀態は Adolf Hitler の内閣總理大臣就任と共に俄然一變したのであつた。交通政策も總統兼總理たる A. Hitler の國家政策の一として凡て交通大臣の下に徹底的に集中される事となつて來たのである。即ち交通大臣は一九三三年一月三〇日から實質的に一九三四年二月二七日からは形式的にも（行政ノ經濟化及單一化ニ關スル法律）凡ての交通政策を統合する最高峯たるの地位を得ることゝなつたのである。前掲法律第一條によると、當時一九三七年まで遞信大臣を兼ねてゐた交通大臣に對して、交通省、遞信省ライヒスバーンの包括する凡ての交通機關に關する統一政策の實施、各種交通機關の競争の裁定及協力に關する問題の處理に關する全責任を負はせてあるのである。

昔の交通大臣の權能から分離させたものは航空（一九三三年五月五日の命令で航空大臣へ）と道路（一九三四年三月二六日の法律で道路總監へ）及ライヒスアウトバーンの建設及維持位なものであるが、之等に付ても協議その他の形式で交通大臣も參與出来る様になつてゐるのである。次に自動車交通であるが、

有名な A. Hitler の演説以來は、一九三三／三四の間に從來の自動車敵視の考方は勿論、從來の自動車交通、運輸に關する法規は一變して、之を促進する方向に變化して了つたのである。即ち一九三三年一月三日の法律によれば「交通大臣ハ公道及廣場ニ於ケル秩序ヲ維持シ安定ヲ確保スルタメニ自動車交通ニ關スル必要ナ法規ヲ發スル義務」を負ふことになり、一九三四年五月二八日には從來の不完全なる法規の代りに整備した處の道路交通令を發令する事となつたのであつた。此の新立法により自動車交通の阻害になる様なものは凡て除去されて了つたのである。此の妨害除去の心理的影響は蓋し甚大なものであつて、凡ての自動車工場は活氣つき、發明發見等も漸次現はれて來た。例者、人造石油とか人造ゴム（ブナ）の如き之である。此のモトリジュールングの觀念は軍事、國防上の必要からも出たものであること勿論である。N.S.K. の活動の如き國防力を強力にする處の自動車スポーツなのである。Volkswagen の製造と共に新しい型の自動車化された人間を作ることに成功したのである。

自動車營業立法も亦此の方向に於て改正された事勿論であり、先づ旅客運輸の方面に於ては、一九三四年二月四日（一九三七年一月六日改正）に陸上旅客運輸法の公布あり、貨物運輸の側に於ては一九三五年六月二六日に遠距離貨物自動車運輸法の公布をみたのであつた。

更に近代に於ける有軌交通機關と自動車との爭の解決方法としては、特別官廳たる道路總監制度を設置し之をして凡ての道路の計畫、形成、徵收を行はしめ交通省と密接な連絡をとらしむることとしたのであり、加之ライヒス・アウトバーン、之は第三國家のシムボルとも稱せらるゝが、之を以て有軌交通機關と

自動車との争の解決方法の一助としたのであつた。

五、再建法 (Neuaufbau-gesetz) 及その他の總統の授の作用

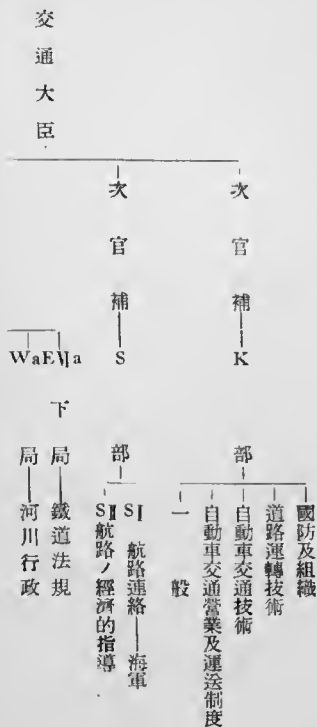
先づ一九三四年二月二七日には所謂簡易化法により各州の鐵道は之を國有としその際附帶してゐた各州の留保權は消滅すべき旨を告示したのであつたが更に一九三四年一月三〇日のドイツ國再建に關する法律も之に劣らない大きな貢獻をしたのであつて即ち同法は州政府をば凡てドイツ政府に隸屬する地方政府として了つたのであつた。之で各州の水路に關する高權的の留保がすっかり失なつたのである。航路に付ても平水航路に付ても國として統一ある行政が行はれ又その實が現はれ得る様になつたのであつた。更に大きな意味のあつた事は一九三六年一月一四日の總統宣言であり之によつて國際河川管理委員會の拘束を離脱することゝなつたのである。又一九三七年一月三〇日の總統宣言では長い間 Dawes 案 Young 案による拘束をうけてゐたライヒスバーン社が此の拘束から免れる事となり法律的には一九三七年二月一〇日の「ライヒスバンク及ドイツツェ、ライヒスバーンノ關係ノ新規律ニ關スル法律」により再び官廳たるの地位を得交通大臣の下に置かれる様になつたのである。それで從來の鐵道部は解消し新たに有力な即ちライヒスバーンを膝下に置いた處の交通省鐵道部が成立するに至つたのであつた。尙一九三九年七月四日にはライスバーン法を以て以下の如く規律せられ面目を形式的にも一新するに至つたのであつた。『ライスバーン長官ハ交通大臣デアル。交通大臣ハドイツライヒスバーン總理事ノ名稱ヲ有スル、交通大臣ハライヒスバーン管理ノ責任ヲ有スル。最高管理ニ付テハ交通省次官（總理事代理）及交通省局長（理事會委員

ヲ交通大臣ノ下ニ置ク

以上により交通大臣は再び輸送方向の大宗たるライヒスバーンをその手にとりもどし、全交通制度に關する最高中央官廳として行政し得る様になつたのである。

第二、第三國家に於ける交通省の組織、使命及活動

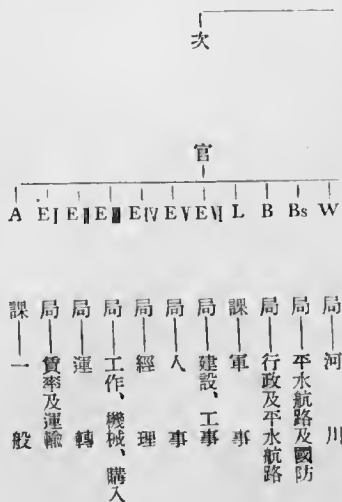
一九四〇年七月現在の交通省を圖示すれば次の如くである、即ち



一、鐵 道 部

鐵道部の主たる使命はライヒスバーンの運營に在るがその他私鐵、軌道の監督をも行ふものである。
局は次の七局である即ち

- 一、E I 局 賃 率 及 運 輸
- 二、E II 局 運 轉
- 三、E III 局 工 作、機 械 及 購 入



四、E V 局 經 理

五、E V A 規 規

六、E V 局 人 事 事

七、E V 建設、工事 工事

その他鐵道部は素より省凡ての行政事項を掌るものに、次官に直屬するA課及軍事輸送を扱ふI課がある。

鐵道部の活動としてはK R F の特別輸送や *Auarie* を得るための生活その他の必要品の輸送を初めとして軍事輸送まで行ひ特に近時に於てはズデーテン、オストマルク地方の復歸の仕事まで行つてゐるのである。

ライヒスバーン官廳以外に鐵道部に所屬するものとしては私鐵、軌道の監督官 (*Krichs = bevollmächtigte für Bahnaufsicht*) がある。(註 交通省 *Speyer* 書記官の談によれば之は各鐵道局長が大臣より任命されてゐるさうである)。

之等の事務の推行に付ては經常的に二ヶ月毎に鐵道局長會議(議長ハ交通大臣)が開催され、その實施を遺憾なからしめてゐる、審議會も屢々開催されて居る。

省内の事務の統一の遂行を期する爲めには省内各局(課)長會議が常時開催されて或は時事の交通問題を議したり或は所要の方針の説明などを行つてゐるのである。

二、自動車交通及道路制度部

鐵道、航路の發達によつて一時その價值を減少したかの如き形をみせた道路も自動車の發達によりその本來の姿に立ち歸つたのであつた、今日では交通といへば、水路、鐵路、道路、空路の四者を直ちに考へるのである。第三國家の強大となるにつれて戰爭勃發の可能性が漸次増大して來、従つて道路交通の統轄に適當した中級廳を確立する需要が大となつて來たのである。鐵道は特別な行政により統轄されてゐたし水路も大部分は各地方の縣長官（Oberpräsident）の下で統轄されてゐたのであつた。然るに一九三三年前までは自動車交通は大體に於て警察事務として下級廳例者郡長官（Regierungspräsident）により扱はれてゐた丈で漸く一九三三年後に於て交通經濟的立法の對象となつて來たものであつた。併せて動員の際に於ける事情を考慮して、從來より廣い行政區域内に於て統合的に之が取扱が爲されなければいけないといふ事も漸く明かになつて來たのであつた。そこで自動車乃至一般道路交通の扱は國防委員（Reichswehrführungskommissar）として一般營業經濟の統轄をも爲してゐる處の縣長官の許に置かれることゝなつたのである。

而も縣長官の下に特別な“道路交通局”を設置して一切の道路交通機關の統轄を爲すことゝなつたのである。一九三八年には之等を更に國家として中央より指導する目的を以て、四ヶ年計畫長官の下に自動車交通監督長官（Generalbevollmächtigter für das Kraftfahrzeugwesen）が設置されたのである。今日では同長官は交通大臣の下に置かれ次官補（Unter-Schatsekretär）として交通省の仕事と密接な關係を結んでゐる。

るのである。

三、航 路 部

獨逸の再建と共に商船隊の再建が叫ばれて交通大臣に於て此の仕事を受け來たのであつたが、同大臣も平時から商船隊の軍事上の重要さを考慮の上、海軍と密接な連絡をとり、海軍の連絡士官を交通省内に駐在せしめてゐたのであつた。此の事は今次大戦遂行も非常に貢獻した事であつて此の方面の連絡は一層強化すべく昔一時擡頭したことのある獨立の航路路局設置等の如きは問題とならなくなつたのであつた。

四、行政及平水航路部

こゝでは道路交通、航路、平水航路に共通な行政問題と平水航路に關する事項及國防に關する事項が取扱はれてゐる。

五、河川及行政部

河川、特に運河の維持、計畫、建設工事に關する事務が河川部に於て扱はれ、組織的のもの法規的及人事的事務が行政部に於て扱はれてゐるのである。

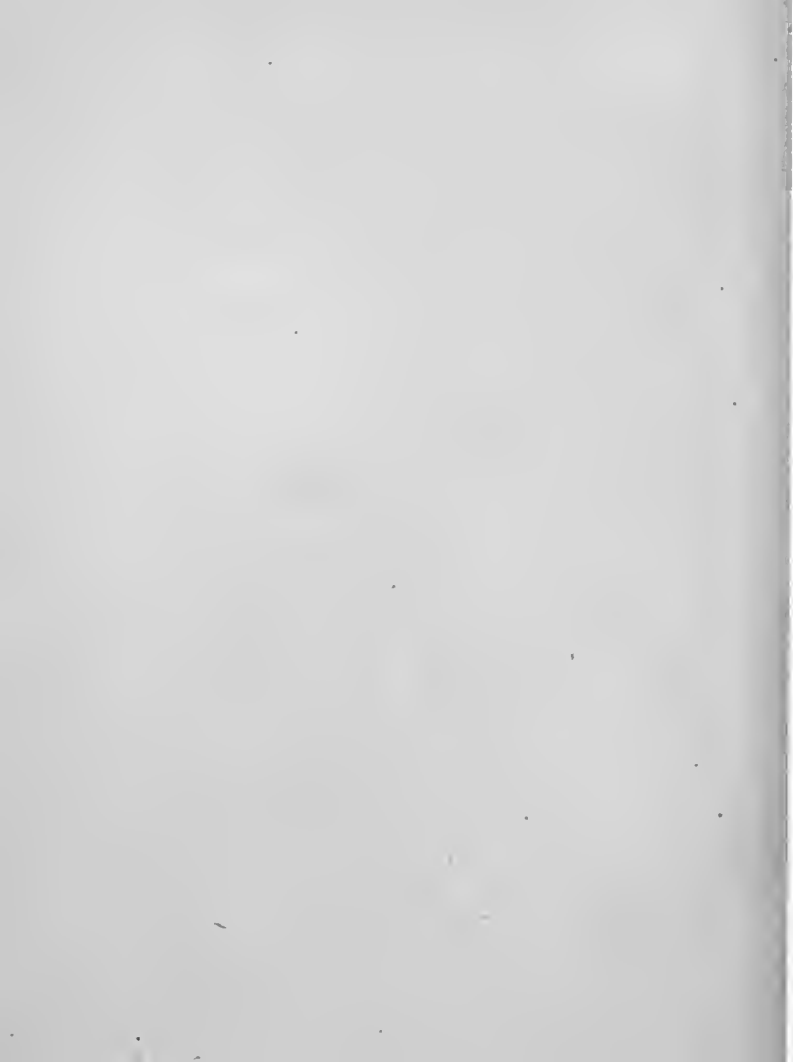
以上の如く交通省の事務は種類に於ても地域に於ても多方面に跨るものであるので勢ひ人事の交流を行は

ねばならぬのであるが、沿革的に中央政府、地方政府の交流人事を行ふことに關する妨害が未だにあるので之を打破することは單に交通省として必要であるのみでなく大獨逸の行政の大きな問題でもあるのである。

さて交通事業の種類としては公共的のもの、私營のもの、兩者混合したもの、交通利用者自身によるもの（家用）があるが、いづれも獨逸經濟に貢獻することを必要とせられ私的經營のものであつても如上の見地及交通機關の特性からして他の如き *Gewerbefreiheit* が享受出來ぬのは當然である。他面からいへば獨逸國民經濟のために國として交通を指導するのである。

以上要するに各種交通機關が調和的に且共同的にその奉仕能力を發揮出來る様に之をリードして行くことは、戰爭の清算より生ずる凡ての問題、歐洲の交通組織の再建の事と共に獨逸國將來の交通政策即ち交通省としての交通政策上の使命なのである。

（附錄 終り）



昭和十六年十月廿五日 印刷
昭和十六年十一月一日 發行

④ 定價貳圓五拾錢
(送料十錢)

著者 志 錄 一 之

東京市小石川區丸山町二〇

發行者 爲 國 香 苗

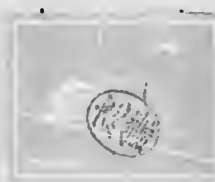
東京市麹町區內幸町二ノ二

印刷者 清 野 誠

名古屋市中區熱田區山崎町二ノ三

印刷所 清 野 印刷 所

名古屋市中區西川崎町二ノ三



東京市麹町區內幸町二ノ二 丙辛ビル

發賣所並

流線型 社出版部

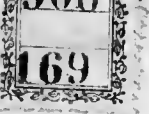
振替東京一四八五六九

配給元

日本出版配給株式會社

東京 麹町區渡船町二ノ九





終